

NR 2-3/08

# PRZEWOŹNIK

ZMPD  
Kwartalnik

50 KAN JA  
588 108 007

**Transportowcy czy furmani?  
Wybór należy do branży**

**Geneza protestu**

**Kryzys w transporcie**

Szanowni Państwo,

Najbliższe miesiące pokażą, jak dalece deklaracje polityczne rządu znajdują swoje odzwierciedlenie w aktach prawnych. Przedstawiciele organizacji przewoźników, w tym oczywiście ZMPD, deklaracji tych uważnie słuchają i utrzymują w gotowości sztab kryzysowy. Kompromis, jaki proponuje rząd: utrzymanie systemu winietowego jest rozwiązaniem, od którego można zacząć dyskusję.

Nie powinien jednak opierać się na prostej arytmetyce – podwyższamy tyle, aby wyrównać deficyt, którego przewoźnicy w żaden sposób nie są sprawcami. Z drugiej strony – dlaczego płacić więcej (pieniądze z winiet w całości zasilają budżet budowy dróg i autostrad) za coś, czego nie ma?

Oddajemy w Państwa ręce drugi numer kwartalnika „Przewoźnik”, w którym przedstawiamy oceny i diagnozy aktualnej sytuacji branży transportowej. W tym numerze można przeczytać także komentarze do nowego rozporządzenia o szkoleniu kierowców wykonujących przewóz drogowy. Stałym elementem pisma są też porady specjalistów z zakresu prawa i ubezpieczeń.

Naszym celem jest jak najszersza prezentacja środowiska przewoźników międzynarodowych, ich pracy, dorobku i roli, jaką odgrywają na międzynarodowym rynku transportowym

redaktor naczelny  
Ryszard Gałczyński

W listopadzie Polskie Radio uruchamia nową redakcję, oferującą pełną informację o warunkach jazdy na polskich drogach. Najwięcej o tym wiedzą nasi kierowcy, dla których polskie drogi bywają utrapieniem, ale też są miejscem pracy. Wystarczy jeden telefon do radia, aby ostrzeżenie dotarło do wszystkich kierowców.

PR zaprasza naszych kierowców do współpracy. Nagrodą za telefony będzie szczytny tytuł KIEROWCY ZAUFANIA.

ZMPD włącza się do współdziałania, dlatego już dziś możemy poinformować, że poza tytułem można liczyć też na inne nagrody. Z tym numerem „Przewoźnika” przekazujemy ulotki przygotowane przez Polskie Radio.

#### Kwartalnik ZMPD PRZEWOŹNIK

**Wydawca:** Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, 00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78

**Prezes Zarządu:** Jan Buczek

#### Redaguje zespół:

Ryszard Gałczyński – redaktor naczelny  
ryszard.galczynski@zmpd.pl  
Sławomir Jeneralski, Tadeusz Wilk,  
Anna Wrona

#### Współpracują:

Michał Bąk,  
Jerzy Chuderski, Anna Gawlik,  
Małgorzata Kaniewska, Jerzy Kwaśniewski,  
Michał Mariński, Tomasz Matuszewski,

Izabella Mitraszewska, Anna Piotrkiewicz,  
Robert Przybylski, Mirosław Siech,  
Paweł Smoręda, Bohdan Szuszkiewicz,  
Jacek Wejman

#### Ogłoszenia i reklamy:

Euzebiusz Jasiński  
euzebiusz.jasinski@zmpd.pl

**Skład i łamanie:** Robert Lisiecki

**Druk:** Zakłady Graficzne Taurus Sp. z o. o.

Prawa autorskie zastrzeżone.

Przedruki za zgodą redakcji.  
Redakcja nie odpowiada za treść artykułów promocyjnych, ogłoszeń i reklam.

## W numerze:

Transportowcy czy furmani?	4
Wybór należy do branży	6
Kryzys w transporcie	8
Geneza protestu	10
Zgromadzenie Ogólne w Otwocku	12
Zmiany przyjęte w statucie ZMPD	14
Ogólnopolski Piknik Transportowców	18
Szkolenia kierowców zawodowych	20
Permanenta edukacja kierowców zawodowych metodą poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego?	22
Nowe zasady szkolenia kierowców zawodowych i ich skutki dla polskiego transportu	24
Więcej zezwoleń rosyjskich dla polskich przewoźników	26
Już działa przedstawicielstwo ZMPD w Moskwie	28
Gorycz sukcesu	30
Słabości publicznego prawa transportowego	32
Wypadki autobusów były i będą się zdarzać! Co robić?	36
Strefy ochrony środowiska – teraz także w Danii!	42
Koszty w transporcie – apel	44
Dług celny a odpowiedzialność przewoźnika	46
Ubezpieczenie ochrony prawnej dla przedsiębiorców transportowych – LUTZ Autoadwokat	49
Własne media elektroniczne ZMPD	50
Ubezpieczenia komunikacyjne	52
Podstawy wypłat diet dla kierowców i orzecznictwo NSA	54
Wcześniej ludowy, dziś kultowy	56
Koniec wakacji – a może nieustające wakacje?	62
Truck tuning	68
Master Truck 2008	72
Z ładunkiem przez kontynenty	76

## Sprostowanie

W wyniku błędu technicznego w pierwszym numerze „Przewoźnika” nie pojawił się podpis pod artykułem o sytuacji na granicy wschodniej. Jego autorem jest p. Jacek Bieniaszkiewicz. Przepraszamy za zaistniałą sytuację Autora i Czytelników.

Redakcja

# Transportowcy czy furmani?

Rozmowa z prof. Bogusławem Liberadzkim,  
posłem do Parlamentu Europejskiego,  
członkiem Komisji Transportu i Turystyki PR

**– Czy jest dziś w Polsce, a może nawet w całej Europie, polityk, który mógłby polskim transportowcom spojrzeć głęboko w oczy i powiedzieć: „Nie martwię się, Panowie, będzie dobrze”?**

– Taka deklaracja byłaby nieodpowiedzialna. Bliższe prawdy byłoby inne stwierdzenie: „Nie martwcie się, bo choć są problemy, to są one rozwiązywalne”. A jakie to problemy? Tym najważniejszym jest zapewnienie rozwoju gospodarczego poszerzonej do 27 państw Unii Europejskiej. W ciągu minionych 4-5 lat wymiana handlowa między państwami członkowskimi EU, tzw. eksport wewnętrzny, wzrosła o ponad 35 proc. W przypadku Polski ten wzrost był jeszcze wyższy, bo sięgał niemal 65 proc. I został obsługiwany przez transport drogowy, a więc przez firmy w większości należące do Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

Słyszysz się narzekania, że w transporcie towarów w ramach Unii zbyt mały jest udział kolei. Stąd wiele państw członkowskich zdecydowało się na wspieranie transportu kolejowego. W samych Niemczech na modernizację kolei wydaje się 6-7 mld euro rocznie. Z mizernym skutkiem.

**– W Polsce kolej nie miała takiego wsparcia budżetowego.**

– Polski sektor transportu drogowego nie ma żadnego wsparcia ze strony rządu, a – w przeciwieństwie do PKP – radzi sobie doskonale.

**– Skoro już mówimy o rządzie... Przewoźnicy mówią tak: choć jesteśmy dla państwa dojną krową,**

**bo płacimy więcej podatków i różnych opłat niż pozostali uczestnicy gry gospodarczej, to chce się nas zarządc. Panie Profesorze – dlaczego Rzeczpospolita nie dba o dojną krowę?**

– Określenie „dojna krowa” nie jest nazbyt eleganckie, ale na pewno bliskie prawdy. I to nie tylko w polskich realiach. Jeszcze stosunkowo niedawno zarówno rządy poszczególnych państw członkowskich Unii, jak i sama Komisja Europejska, stały na stanowisku, że kolej trzeba preferować, a z przewoźników drogowych należy „zdzierać”, ile tylko się da. Od roku, półtora, nie mówi się już jednak o równym traktowaniu wszystkich gałęzi transportu. Z bardziej życzliwym podejściem do tej, która rozwija się szybciej, bo to ona właśnie umożliwia zrealizowanie celów gospodarczych Unii.

Ja konsekwentnie powtarzam polskiemu przewoźnikom jedno: w waszym interesie jest posiadanie wspólnej, silnej reprezentacji i zachowanie wewnątrzśrodowiskowej solidarności. Bo dziś, niestety, nasila się zjawisko coraz bardziej bezwzględnej konkurencji polskopolskiej.

**– Konkurencja między przedsiębiorcami jest czymś naturalnym.**

– Czym innym jest zdobycie klienta w drodze uczciwej walki konkurencyjnej, a czym innym – wyeliminowanie konkurencyjnych firm poprzez ewidentne naruszenie elementarnych zasad solidarności wewnątrzśrodowiskowej. Ale kon-

kurencja wewnątrzsektorowa też powinna mieć swoje granice.

**– Cenowe?**

– Tak. Należy zastanowić się – i w tej sprawie oczekuję stanowiska przewoźników, by móc ją poruszyć w Parlamencie Europejskim – czy nie pora na ustalenie cen minimalnych na usługi transportowe; cen, poniżej których nie wolno schodzić w walce o klienta.

I tu chciałbym wrócić do swej odpowiedzi na pierwsze pytanie. Może nieco nieskromnie powiem, że jestem politykiem, który jest z przewoźnikami; który chce mieć z nimi dobrze zrozumiane partnerstwo. Przedstawiając na forum instytucji unijnych problemy transportowców, nie chcę bowiem kierować się tylko swoimi osobistymi przemyśleniami, ale stanowiskiem branży. Dlatego też chcę namówić Zrzeszenie do bliższej współpracy.

**– Dotychczasową uznaje Pan za niewystarczającą?**

– To nie tak. Dobrze nam się współpracuje, ale chciałbym, by nasza współpraca była głębsza, by skutkowałą dotyczącymi całej branży śmiałymi propozycjami na forum Unii.

**– Dziś polscy transportowcy mają jednak głowy pełne nie tyle śmiałych wizji, ile kłopotów i zmartwień. Wielu zastanawia się, czy przetrwa najbliższy rok. Dotyczy to także firm z pełnymi portfelami zamówień. Powód? Kłopoty z płynnością finansową.**

– To jest nasz wspólny ból głowy. Brak płynności finansowej firm transportowych jest bowiem spo-

wodowany nie tylko wzrostem cen paliwa i kosztów pracy. Rosną koszty i obciążenia będące konsekwencją nowych regulacji europejskich. I dlatego chciałbym, byśmy w ramach całej Unii zdobyli się na nową refleksję nad tą branżą.

Półtora roku temu zapisaliśmy w dokumentach europejskich, że jeśli ceny paliw będą wykazywać szokowy wzrost, to należy liczyć się z tym, że Unia będzie musiała zająć stanowisko w kwestii stawek taryf. Chciałbym do tego zapisu wrócić. I zapraszam ZMPD do współpracy – razem przygotujemy projekt stosownych wniosków. Mnie nie trzeba przekonywać, jak trudna jest obecna sytuacja branży. I dlatego właśnie nie wolno już dłużej czekać biernie na rozwój sytuacji.

**– W Pana nawoływaniach do jedności środowiska wyczuwam sugestię, że jest to warunek konieczny do skutecznego „zwierania się” z rządem.**

– Tak, choć nie tylko z rządem, ale też z Komisją Europejską i otoczeniem rynkowym. I to nie jedynie w dobrze pojętym interesie branży. Kryzys transportu drogowego oznaczać będzie kryzys całej Unii, bo straci ona możliwość obsłużenia swego eksportu wewnętrznego.

**– Przenieśmy się na wschodnią granicę UE; granicę – zwłaszcza na odcinku ukraińskim – niemal permanentnie zablokowaną. Korki w Dorohusku, Hrebennem, Medyce czy Korczowej to milionowe straty przewoźników. Czy Unia robi coś w tej sprawie?**

– Zgodnie z traktatami Schengen za granicę wschodnią UE odpowiada rząd Rzeczypospolitej Polskiej. Rząd RP odpowiada też za obsługę celną tej granicy. Przewoźnicy powinni więc kierować swe pretensje pod adresem Warszawy, a nie Brukseli.

**– Cóż więc powinny uczynić nasze władze?**

– Już dość dawno skierowałem do premiera list, w którym przedstawiłem propozycje konkretnych działań. Po pierwsze – należy zwiększyć liczbę celników. To nieprawda, że mamy ich zbyt mało. Wszak z chwilą wejścia Polski do Unii Europejskiej zniknęły posterunki celne na zachodzie, południu i północnym wschodzie. Należy więc stworzyć takie warunki, by celnicy chcieli pracować na wschodzie. Po drugie – musimy ściśle współpracować z Ukrainą. Zwłaszcza, że rozwiązanie problemu granicy wschodniej to nie tylko kwestia naszego wizerunku w Unii, ale też – jeśli nie przede wszystkim – przyszłości współpracy gospodarczej z Ukrainą.

**– Dajmy spokój politykom i zajmijmy się urzędnikami. Dobry urzędnik „od” transportu powinien...**

– Po pierwsze, znać się na tej branży, i po drugie, lubić transportowców. Tymczasem nasza administracja

transportowa jest nazbyt skromna, źle opłacana i po prostu niezyciwiła transportowcom.

**– A sami transportowcy? Czy w Pana ocenie branża jest zdolna do jednolitego działania?**

– Wielokrotnie przestrzegałem transportowców, że jeśli nie dojdzie do konsolidacji branży, do wykreowania sprawnej sieci logistycznej na terenie Polski, to będą nie przewoźnikami, nie logistykami, tylko furmanami. Co prawda powożącymi setkami koni mechanicznych, ale tylko furmanami. Niestety, ta prawda zbyt wolno przebija się do świadomości.

**Sławomir Jeneralski**

Fot.: archiwum Bogusław Liberadzki

*Bogusław Liberadzki został uznany przez prestiżowy Parlament Magazine za najbardziej aktywnego i kompetentnego europarlamentarzystę w dziedzinie: transport.*



# Wybór należy do branży

## Rozmowa z Januszem Łacnym, Prezydentem International Road Transport Union (IRU), Sekretarzem Generalnym ZMPD

**– Jest pan działaczem – prezydentem IRU i członkiem zarządu ZMPD, nauczycielem akademickim, a także właścicielem firmy przewozowej. Mogę zapytać, co daje Panu największe dochody?**

– Trudno mówić o dochodach z działalności społecznej, a zarówno w IRU, jak i ZMPD nie jestem pracownikiem etatowym. Rekompensat i zwrotu kosztów delegacji nie można przecież nazwać regularną pensją. Z kolei osiągnięcie znaczących zysków z transportu przy

dzisiejszej koniunkturze na rynku przewozowym, zarówno Unii Europejskiej jak i tym światowym, staje się bardzo trudne. Najbardziej stabilne dochody uzyskuję z działalności naukowo-dydaktycznej. Mam pełny etat, co stawia mnie w komfortowej sytuacji. Jestem również kierownikiem katedry transportu, spedycji i logistyki.

**– Kiedy przyglądam się transportowi drogowemu w Europie, przypomina mi się zapowiedź starego numeru estradowego**

**o rolniku rekordziście, który zadoił krowę na śmierć. Czy aby Europa nie zamęczy na śmierć, podatkami i złym traktowaniem, najważniejszej gałęzi transportu na kontynencie?**

– Ku mojemu zdumieniu polityka transportowa Unii nie idzie w dobrym kierunku. IRU umożliwiła mi porównanie uwarunkowań funkcjonowania i rozwoju systemów transportowych w UE i poza nią. I widzę tu jeden, ale za to olbrzymi kontrast. W porównaniu do Europy promocja transportu drogowego na kontynencie azjatyckim jest przeogromna. Unia nie potrafi docenić tego, co osiągnęła. To dzięki transportowi drogowemu rozwinęły się i nadal rozwijają unijne państwa nieposiadające tradycyjnego „okna na świat” w postaci dostępu do morza. Azja dopiero do tego dąży, ale czyni to niezwykle intensywnie. Unia, powołując się na wypowiedzi naukowców odnośnie problemu ochrony środowiska, promuje koncepcje zrównoważonego rozwoju transportu, komodalności. W UE powszechnie uważa się, że jeśli coś korzysta z energii elektrycznej, to jest proekologiczne. Zapomina się jednak, że prąd nie rośnie na drzewach, a zdecydowana część energii elektrycznej pochodzi z elektrowni zasilanych węglem lub ropą naftową. To są przecież największy truciście. Transport drogowy konsumuje zaledwie 30% ropopochodnych paliw płynnych. O pozostałych 70% już się nie mówi. Nie ceni się wkła-



du, jaki transport drogowy wnosi do rozwoju gospodarczego. Utrudnia się jego funkcjonowanie, lecz nie podaje się żadnej alternatywy.

## **– Muszę zatem zapytać, ile przedsiębiorstw przewozowych w Polsce zbankrutuje w ciągu roku?**

– Można snuć różne prognozy. Ja nie odważę się podać żadnej konkretnej liczby, ponieważ sam jestem przedsiębiorcą transportowym i nie chciałbym, aby moja firma upadła. Jedno natomiast mogę zasugerować. Trzeba by opanować nadmierny optymizm wielu przedsiębiorców, którzy po stosunkowo krótkim okresie prosperity od razu inwestują w nowy sprzęt. W roku 2004 w Polsce było ok. 43 tys. pojazdów licencjonowanych. Obecnie jest ich aż 130 tys. Ogromny przyrost. Gospodarka nie wygenerowała tak dużych potrzeb przewozowych. Zaczęła się konkurencja na rynku, przede wszystkim cenowa. Ceny spadają poniżej akceptowalnego ekonomicznie poziomu. A to powoduje kryzys. Należałoby w jakiś sprytny sposób zamienić ilość ciężarówek na ich jakość.

## **– Jakie są trzy najważniejsze przyczyny kłopotów branży?**

– O jednej właśnie sobie powiedzieliśmy. Drugą, ale najważniejszą, jest gwałtowny wzrost cen paliw spowodowany przede wszystkim ogromnym fiskalizmem w stosunku do transportu drogowego. Co ciekawe, paliwa dla statków i samolotów nie są obłożone akcyzą. Czy to nie jest faworyzowanie innych gałęzi transportu? Trzecim powodem jest aprecjacja złotówki. W kwietniu 2004 kurs € wynosił 4,81 zł. Dziś jest to 3,30 zł. A frakty są w €

## **– Jakie są najważniejsze zaniebdania tych, którzy powinni dbać o transport drogowy?**

– Po pierwsze, nadmierny fiskalizm wobec przedsiębiorstw transportu drogowego. Tak wielkiej liczby róż-

norodnych podatków i opłat nie ma nigdzie w Europie. Drugi problem stanowi rozbudowany aparat kontroli. Dla przykładu, kiedy dowiaduję się z telewizji o tragicznym wypadku polskiego autokaru i jednocześnie słyszę, że główna inspekcja drogowa wysłała kontrolę do tej firmy, to zastanawiam się, jaki jest związek między tym jednostkowym wydarzeniem, a pracą pozostałych pracowników tego przedsiębiorstwa. A kiedy dochodzi do równie tragicznego wypadku, ale z udziałem dwóch samochodów osobowych, o żadnej kontroli już nie słychać. Gdzie w tym wszystkim miejsce na obiektywizm?

## **– Wiosną tego roku prawie całą Europę ogarnęły strajki kierowców i przewoźników. Czy one coś dały?**

– Ja znam szczegóły organizacji protestów w Hiszpanii. Były one prowadzone przez stowarzyszenie pojedynczych kierowców, którzy są jednocześnie właścicielami ciężarówek, a więc nie przez ASTIC, czyli odpowiednik naszego ZMPD. Niestety, prawie niczego nie osiągnięto.

## **– Jak Pan zatem ocenia skuteczność protestów podjętych w Polsce?**

– Myślę, że dobrze, że się odbyły. Nie były brutalnym protestem, miały inteligentną formę. Nie zakłócały wielce rytmu funkcjonowania zarówno gospodarczego, jak i społecznego. Odbiły się pewnym echem. Jednak przyniosły mizerny skutek.

## **– To co, koniec protestów? Czy trzeba dalej walić pięścią w stół?**

– Ciągle brakuje wśród decydentów zrozumienia dla kłopotów przewoźników drogowych. Trzeba im to tłumaczyć na różne sposoby. Również w formie protestu. Tu smutna refleksja. Zastanawiam, czy jako Polska, jako społeczeństwo dojrzelismy już do takiego poziomu, że kulturalny, przemysłowy protest odnosi oczekiwany skutek.

## **– IRU, jak każda organizacja utrzymująca się z opłat członkowskich, zaciąga dług wobec swoich członków. Nie wydaje się Panu, że nadszedł czas rozliczenia, że trzeba podejmować szczególne kroki w obronie interesów firm przewozowych?**

– Członkami IRU są 73 państwa, w tym 27 to kraje Unii Europejskiej. Organizacja ma obowiązek reprezentować interesy wszystkich tych państw. Jednak w stosunku do UE i ONZ IRU nie jest decydem, a petentem. Nie będę chyba bardzo odkrywczy, jeżeli powiem, że ogromną rolę w kreowaniu polityki europejskiej, w tym polityki transportowej, odgrywają liderzy Unii, czyli Niemcy i Francja. W ciągu ostatnich lat oba te kraje traciły udział w europejskim rynku przewozowym na rzecz, między innymi, Polski. Nie są więc chyba zainteresowani umacnianiem transportu drogowego, bo nie jest to ich dziedzina. Polska nie jest w stanie wpływać na unijną politykę transportową. Jesteśmy zatem po trosze skazani na te decyzje, które w sposób bardzo konsekwentny dyktuje „stara” piętnastka UE.

## **– Jaki jest najbardziej prawdopodobny scenariusz na najbliższe miesiące?**

– Możemy teraz zaobserwować krótkotrwały trend spadku cen paliw i wzrostu kursu € w stosunku do złotówki. Gdyby to się utrzymało jeszcze przez kilka miesięcy, to optymistycznie spojrzę w przyszłość polskiego transportu drogowego. Gorzej, jeśli to pójdzie w drugą stronę. Wtedy czarno widzę ten scenariusz. Jest jednak jedna rzecz bezdyskusyjna. Zatrzymany został rozwój ilościowy transportu, co jest prawidłową reakcją przedsiębiorstw.

**Sławomir Jeneralski**

Fot: archiwum Janusz Łacny

# Kryzys w transporcie

## Zyski cienkie jak papier

Nadpodaż usług przewozowych oraz szybko rosnące koszty, których przewoźnikom międzynarodowym nie udało się przerzucić na klientów, powodują, że zyski stały się niewielkie, a przyszłość dla niektórych przedsiębiorstw rysuje się w ciemnych barwach

Wydawało się, że na rynku, który rósł 20 procent rocznie, są sami wygrani. Bankructwo Ricoe uświadomiło jednak spore zagrożenia dla przedsiębiorców. Branża wskazuje na kolejne duże firmy, które mogą zniknąć, podobnie jak Ricoe. Z powodu malejących zysków z transportu wycofują się inwestorzy. – Znam firmę mającą ponad sto zestawów, jedną z ok. pięćdziesięcioma i kilka dysponujących ok. dziesięcioma jednostkami, które zakończyły lub właśnie zamykają działalność w branży transportowej – mówi właściciel mającej 25 zestawów szczyecińskiej firmy Port-Trans Ryszard Portka. Czy dla przewoźników wybiła sądna godzina?

Roczne wzrosty rynku po 20 procent należą według specjalistów do przeszłości, ale analitycy rynku oceniają najbliższe pięć lat jako okres prosperity dla transportu drogowego, z rocznymi wzrostami po kilkanaście procent. Okres doskonałej koniunktury w drogowych przewozach międzynarodowych w latach 2006 i 2007 przyciągnął do branży spore inwestycje. Przedsiębiorcy kupili lub wyleasingowali tabor wart blisko 3 mld euro. W 2006 i w 2007 roku w kartotekach BOTM pojawiło się po 20 tys. nowych zestawów, natomiast w pierwszych czterech miesiącach tego roku przybyło kolejnych 10 tys. Cała polska flota liczyła na koniec kwietnia blisko 122 tys. zestawów. Po zeszłorocznym szaleństwie zaku-

powym, gdy na dowolny ciągnik siodłowy trzeba było czekać co najmniej pół roku, w maju sytuacja zmieniła się diametralnie. Handel ciężarówkami i naczepami zamarł, a place dilerów pełne są niesprzedanego sprzętu. – Mogę od ręki kupić dowolną naczepę do przewozu kontenerów, gdy zaledwie kilka miesięcy temu na dostawę musiałbym długo czekać – mówi prezes spółki Terramar Marek Tarczyński. Na brak popytu importerzy samochodów zareagowali redukcją cen w tempie 1-1,5 tys. euro miesięcznie. – Od początku roku ciągniki siodłowe staniały o ok. 15 procent – podaje specjalista firmy EurotaxGlass zajmującej się badaniem cen samochodów Marcin Kardas. Podobny miesięczny spadek wartości obeserwowany jest także w samochodach używanych. Mimo atrakcyjnych cen kupujących jest niewiele. Powodem są malejące zyski przewoźników i nadpodaż usług przewozowych.

## Z pierwszej ręki

Duże firmy, mające ponad sto zestawów i oferujące nie tylko przewozy, ale i usługi logistyczne, jak np. Trans-Południe, Pekaes, Equus, CJ International lub Logistics-Service mają zlecenia z pierwszej ręki. Duże przedsiębiorstwa w większości wynegocjowały nowe stawki przewozowe. – Wzrosły one średnio od 8 do 10 procent – mówi dyrektor ds organizacji Trans-Południe Zbigniew Szewczyk. Natomiast rosnące koszty paliwa i podwyżki pensji oraz umacniająca się złotówka zjadły zyski przewoźników, którzy mają do kilkunastu samochodów. – Na dziesięć rozmów nt. rekompensat za rosnące koszty tylko jeden kontrahent zgadzał się na podniesienie cen frachtu. Reszta

gotowa była zerwać współpracę i nie chciała rozmawiać nawet o czasowym podniesieniu stawek. Eksporterzy z powodu mocnej złotówki też mają trudną sytuację – tłumaczy Ryszard Portka.

## Eksport spadnie

Ryszard Portka dodaje, że mimo wakacji zleceń jest bardzo dużo. – W lipcu miałem rekordowe obroty – podaje. W fabrykach jest okres urlopowy, ale samochody przestojów nie mają, podaje przedstawicielka podwarszawskiej firmy Link Anna Ważny. Dużo pracy ma także Trans-Południe. – Nie mamy przymusowych postojów z powodu wakacyjnego osłabienia rynku – mówi Zbigniew Szewczyk. Przewoźnicy z niepokojem patrzą w przyszłość. Wraz z umacniającą się złotówką maleje polski eksport, co utrudnia przewoźnikom podniesienie stawek i zachowanie marż zysku. – Przedsiębiorstwa przewozowe biorą zlecenia nawet z dawnej NRD, dokąd jadą na pusto, bo w Polsce nie ma ładunków na zachód – mówi Anna Ważny.

W czerwcu polski eksport wyniósł 10,1 mld euro (wzrost o 16,1 procent), gdy specjaliści spodziewali się 11,3 mld euro. Z kolei import rośnie znacznie szybciej (20,2 procent) od planów – w czerwcu zamiast 11,4 mld euro sięgnął 11,8 mld euro. W lipcu wskaźnik koniunktury PMI (Purchasing Manager Index) dla nowych zamówień eksportowych osiągnął w Polsce najniższy poziom w historii (42,6 pkt), zauważył Jakub Borowski w artykule opublikowanym w sierpniu w Rzeczpospolitej. Oznacza to, że o ładunki eksportowe będzie w przyszłości jeszcze trudniej.

**Robert Przybylski**  
Rzeczpospolita

# WIĘCEJ NIŻ TYLKO SAMOCHÓD CIĘŻAROWY



Kiedy kupujesz nowe Volvo FH, kupujesz więcej, niż tylko wystylizowany nowy wygląd oraz ergonomicznie przeprojektowane wnętrze kabiny Globetrotter – jeszcze bardziej dostosowane do potrzeb kierowcy. Kupujesz więcej, niż tylko najbardziej zaawansowane systemy bezpieczeństwa czynnego i biernego, pomagające unikać nieprzyjemnych niespodzianek. Przystępujesz do partnerstwa z siecią dealerską, która rozumie Twoją działalność, słucha Twoich potrzeb i pracuje razem z Tobą, aby opracować odpowiedni pakiet finansowy, serwisowy oraz usług dodatkowych tak, aby zapewnić Ci kompleksowe rozwiązanie transportowe.

Znajdź właściwe rozwiązanie dla Twojej działalności. Porozmawiaj z Twoim dealerem Volvo Trucks.

## OPŁACALNE ROZWIĄZANIA TRANSPORTOWE

**VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS**

[www.volvotrucks.pl](http://www.volvotrucks.pl)





# Geneza protestu

*Historia ostatnich 18 lat polskiego transportu międzynarodowego to przykład gałęzi gospodarki, która znakomicie wykorzystwała możliwości płynące z wolności gospodarczej i dostępności do wspólnego rynku Unii Europejskiej. Przez ten cały czas państwo w żaden sposób nie wspomagało jego rozwoju. Wszystko, co przewoźnicy międzynarodowi osiągnęli: poziom organizacyjny, pozycja i marka na rynku UE, zawdzięczają własnej wytrwałości i przedsiębiorczości.*

Kluczowym momentem dla transportu międzynarodowego było przystąpienie do UE. Na fali optymizmu związanego z akcesją tylko w roku 2004 flota przedsiębiorstw zwiększyła się niemal dwukrotnie, a wskutek braku ograniczeń administracyjnych (jak zezwolenia czy granice), również możliwości operacyjne. Mimo konfrontacji, już na równych prawach z przewoźnikami o ugruntowanej pozycji, znacznie zasobniejszymi, oraz protekcyjnych praktyk wielkich firm spedycyjnych – zdołali na tym rynku zaistnieć i na nim się utrzymać.

Stał się on głównym źródłem eksportu polskich usług przewozowych. Podstawowym środkiem rozliczeniowym jest euro, a kontrakty są zawierane na wiele lat.

## Polityka transportowa państwa

Przewoźnicy odczuwają sprawczą rolę państwa w dwóch aspektach swojej działalności: prawa i otoczenia infrastrukturalnego. Inaczej mówiąc – co do zasad i miejsca ich pracy. Administracja rządowa już w okresie przedakcesyjnym borykała się strasznie z wprowadzaniem przepisów unijnych do polskiego prawa. Proces wprowadzania wspólnotowych zasad był zawsze bardzo długi i zaskakiwał właścicieli firm nowymi zobowiązaniami finansowymi.

Jeżeli chodzi o otoczenie infrastrukturalne, to przewoźnicy są obłożeni podatkami i opłatami za korzystanie z dróg. Pieniądze stąd pochodzące są przeznaczone na modernizację i rozbudowę szlaków komunikacyjnych. Z niewiadomych przyczyn nowych dróg przybywa bardzo niewiele, a administracja rządowa ma widoczne problemy z wykorzystaniem funduszy UE przeznaczonych na ich rozwój. Stan polskich dróg, zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi pracy kierowców, nie pozwala na przejechanie przez nasz kraj w ciągu doby. I jakby tego było mało – masmedia za ich zły stan techniczny winią przewoźników.

Innym aspektem tak rozumianej polityki transportowej państwa jest marginalizacja polskiego transportu na rynkach wschodnich, a szczególnie Rosji. W chwili obecnej utrzymanie kontyngentu zezwoleń na poziomie niemniejszym niż w roku poprzednim jest przez rząd traktowane jak sukces.

## Otwarcie rynków pracy

Największe problemy zaczęły się 3 lata temu wraz z otwarciem rynków pracy państw Starej Unii. Masowy odpływ wykwalifikowanych kierowców do firm poza granicami kraju doprowadził do znacznego wzrostu płac w naszych przedsiębiorstwach przewozowych – a i tak większość z nich nie jest w stanie zapłacić kierowcy tyle, ile się im oferuje w innych krajach UE. Przedsiębiorcy są zdani na młodych i niedoświadczonych pracowników, za których doskonalenie zawodowe sami muszą zapłacić.

Wszystkie te czynniki: brak wykwalifikowanych kierowców i rosnące tym samym koszty pracy i szkolenia nowych pracowników, gigantyczny wzrost cen paliwa w ciągu ostatnich dwóch lat, bardzo wysoki kurs złotych-

ki w stosunku do euro, nałożyły się w pierwszym półroczu 2008 r. i doprowadziły do krawędzi upadłości znaczną część małych i średnich firm transportowych.

## Państwo rynkowe

Kolejne ekipy rządowe, mimo informacji, apeli, listów otwartych, zrobiły niewiele, aby coraz wyraźniejszemu kryzysowi w branży przeciwdziałać. Wszelkie rozmowy o ulgach podatkowych, nawet tymczasowych (akcyza w paliwie, podatki od środków transportu), są zbywane argumentem o niedozwolonej pomocy publicznej. Próby nawet informacyjnego ustalenia minimalnej stawki frachtowej (granicy opłacalności) wywołują oburzenie urzędników, ponieważ tego rodzaju pomysły godzą – ich zdaniem – w podstawy wolnego rynku. Zamiast spójnego systemu szkolnictwa zawodowego rząd proponuje nowy, długi i kosztowny proces nabywania kwalifikacji na kursach. Trudno się zatem dziwić, że zamiar wprowadzenia nowego prawa dotyczącego likwidacji winiet, który w tej sytuacji dodatkowo obciążałby przewoźników – tak radykalizował nastroje. W rezultacie doprowadził do wybuchu obywatelskiego sprzeciwu. Trzeba tu zaznaczyć – kontrolowanego. Stwierdzenie, że gospodarka kraju stanowi system naczyń połączonych nie jest niczym odkrywczym. Wydaje się jednak, że kolejni administratorzy polskiej gospodarki chyba o tym zapominają. Kryzys w transporcie międzynarodowym spowoduje poważne problemy w innych działach gospodarki, a już na pewno nie przysporzy dochodu narodowego. Chyba, żeby przyjąć punkt widzenia rządzących polityków, że sytuację w branży przewozowej zweryfikuje „niewidzialna ręka rynku”. Ciekawe, czy urzędnicy poczuli kiedyś jej dotyk?

**Ryszard Gałczyński**

TB Truck & Trailer Serwis Sp. z o.o.  
Al. Katowicka 40, Wolica  
05 – 830 Nadarzyn  
Internet: www.tb.eu  
E – mail: tb-fts@tb.eu

Oddział Rzgów k. Łodzi  
Ul. Katowicka 121/123  
05 – 030 Rzgów  
Internet: www.tb.eu  
E – mail: tb-rzgow@tb.eu

**DAF**




**JESIENNA PROMOCJA  
GORĄCE CENY!**  
ZAPRASZAMY DO NASZYCH SERWISÓW

# Profesjoniści na Twojej drodze!

## SERWIS

- serwis 24 h
- przeglądy gwarancyjne i pogwarancyjne
- naprawy mechaniczne
- naprawy powypadkowe
- bezpłatna pomoc w razie awarii (w Polsce i za granicą)
- własny holownik
- montaż Toll Collect

## CZĘŚCI

- pełen asortyment oryginalnych części zamiennych
- części zamienne do naczep, przyczep oraz innych marek pojazdów ciężarowych 
- oleje i środki smarne
- akcesoria

## SPRZEDAŻ POJAZDÓW DAF

- sprzedaż serii LF, CF, XF
- pojazdy używane
- pojazdy specjalistyczne
- wynajem krótko i długoterminowy

Serwis Warszawa  
Tel. +48 (0) 22 458 95 55  
Fax. +48 (0) 22 739 98 79

Serwis Łódź  
Tel. +48 (0) 42 209 22 22  
Fax. +48 (0) 42 209 22 04

Sprzedaż Części Warszawa  
Tel. +48 (0) 22 458 95 82  
Tel.kom +48 691 917 250

Sprzedaż Części Łódź  
Tel. +48 (0) 42 209 22 02 (lub 07)  
Tel. +48 695 570 000

Sprzedaż Części  
Białą Podlaską  
Tel. +48 661 662 226

Dyrektor Sprzedaży  
Rafał Korczak  
tel.: +48 (0) 22 458 95 72  
email: r.korczak@tb.eu

Warszawa  
tel.: +48 607 382 669  
tel.: +48 609 666 792  
tel.: +48 693 061 421

Łódź  
tel.: +48 601 288 567  
tel.: +48 605 226 688

Siedlce  
tel.: +48 603 939 815

Pojazdy specjalistyczne  
tel.: +48 603 939 813

Pojazdy Używane Warszawa  
tel.: +48 607 570 057

Pojazdy Używane Łódź  
tel.: +48 661 661 477

**TB**

TB TRUCK & TRAILER SERWIS SP. Z O.O.

DAF Service Dealer™

DAF Truck Sales Dealer™

DAF Coach & Bus Service Dealer™

# Zgromadzenie Ogólne w Otwocku

**Obrady Zgromadzenia Ogólnego Delegatów Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych z 27 czerwca br. odbywały się w cieniu niedawnych protestów branży transportowej, które przetoczyły się przez cały kraj. Inicjatorem i koordynatorem akcji protestacyjnej było ZMPD. Decyzję o sposobie i kontynuacji protestu uzależniono od stanowiska administracji rządowej wobec postulatów przewoźników. Reprezentantem rządu w tym dialogu był minister Tadeusz Jarmuziewicz – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, odpowiedzialny za transport.**

Do jego przybycia Zgromadzenie pracowało zgodnie z porządkiem obrad, pod przewodnictwem Dionizego Woźnego. Przyjęto 16 uchwał, w tym uchwały dotyczące absolutorium dla członków Zarządu. Głosowane dla każdego członka od-

dzielnie, również dla Piotra Litwińskiego za okres od 01.01.2007 r. do 11.12.2007 r. – kiedy wolą Delegatów został z Zarządu usunięty (27 czerwca w Otwocku Delegaci nie udzielili Piotrowi Litwińskiemu absolutorium za jego pracę w wyżej wymienionym okresie, czym do końca usankcjonowali poprzednią decyzję). Przyjęto uchwałę zmieniającą Statut Zrzeszenia, która między innymi rozszerza działalność Zrzeszenia na inne kraje. Powstało biuro w Moskwie, którego szefem został Jan Buczek, natomiast przedstawicielem rezydującym – Artur Habarta. Określono wysokość składki wpisowego dla nowych członków na 2000 złotych, tym samym uniezależniono wysokość wpisowego od wysokości składki członkowskiej. Ustalono, że liczba członków Zarządu będzie zmienna (od 5 do 7 osób) i podjęto uchwałę, że obecny Zarząd będzie działał w składzie 6-osobowym. Nie będzie wyborów uzupełniających na waku-

jące stanowisko po odejściu Piotra Litwińskiego. Zlikwidowano funkcję Sekretarza Generalnego, tym samym dopuszczając możliwość powołania trzeciego wiceprezesa. Zebrania Regionalne mogą nie tylko wybierać delegatów na Zgromadzenie Ogólne, ale również ich odwoływać. Kadencje przewodniczącego regionu wydłużono do czterech lat, tak jak innych organów Zrzeszenia.

Dyskusja, jaka wywiązała się po przybyciu Tadeusza Jarmuziewicza, pokazała determinację środowiska transportowego w obronie już nie tylko własnych interesów, ale i prawa do istnienia w ogóle. Zarzucano rządowi kompletny brak zainteresowania stanem poważnego kryzysu w branży transportowej, a tym samym brak ochrony własnego rynku. Stwierdzono, iż rząd nie używa dostępnych mu narzędzi, aby skutki tego załamania łagodzić, takich jak: wysokość podatków od środków transportu czy akcyzy na paliwo.

Od lewej:  
Janusz Łacny,  
Jan Buczek,  
Stawomir  
Kostian, Dionizy  
Woźny, Kornelia  
Lewandowska,  
Tadeusz  
Jarmuziewicz,  
Bolesław  
Milewski



Tadeusz Jarmuziewicz odpowiedział, że większość postulatów przewoźników (jak polityka monetarna, akcyza w paliwie czy podatki) nie jest kierowana do niego i jego resortu, lecz do Ministerstwa Finansów – i tam należy poszukiwać możliwości na ich rozwiązanie. Zadeklarował, że w czwartym kwartale br. zostanie zniesiony przepis ograniczający do 200 litrów wwozu paliwa w zbiornikach spoza krajów UE. Poinformował również, że trwają prace nad projektem nowelizacji ustawy o drogach publicznych i odejście od systemu winietowego nie jest jeszcze przesądzone. Stwierdził przy tym jednoznacznie, że winowajcami tej sytuacji są koncesjonariusze i złe umowy, które wtedy rząd z nimi podpisał. Zostały podpisane zgodnie z obowiązującym prawem. Wprowadzie minister kurtuazyjnie zaprosił przedstawicieli przewoźników do konsultacji przy pracach nad ostatecznym kształtem nowelizacji, ale decyzja o utrzymaniu lub odejściu od systemu winietowego będzie ostatecznie zależała od wyników negocjacji z koncesjonariuszami na temat wysokości rekompensat wypłacanych z Krajowego Funduszu Drogowego.

Zgromadzenie ustosunkowało się również do prowadzonej akcji protestacyjnej. Z wielu głosów, jakie się wtedy pojawiły, często krytycznych – co do sposobu realizacji protestu w poszczególnych regionach czy też braku zainteresowania niektórych grup przewoźników dla postulatu dotyczącego ograniczenia wwozu paliwa w zbiornikach – wynikał

jeden wniosek. Tylko wspólne działanie, mimo różnic interesów, może odnieść pożądany skutek. Dlatego Zgromadzenie podtrzymało funkcjonowanie Komitetu Protestacyjnego, nie zamykając równocześnie dialogu z rządem dla uzyskania godziwego kompromisu.

**Ryszard Gałczyński**

Fot.: Anna Wrona



Tadeusz  
Jarmuziewicz



Delegaci  
podczas obrad

# Zmiany przyjęte w statucie ZMPD

W czerwcu 2008 r., po zakończeniu intensywnych półrocznych prac, Zgromadzenie Ogólne Delegatów przyjęło pakiet zmian w Statucie ZMPD – podstawowym akcie prawnym regulującym wszystkie dziedziny działalności Zrzeszenia. Przygotowana przez Komisję Statutową nowelizacja stanowiła odpowiedź na liczne wnioski członków Zrzeszenia i wpisywała się w powszechne odczucie o konieczności dalszego dostosowania Organizacji do zmieniających się potrzeb jej członków.

Powołanie Komisji Statutowej wpisało się w huczne obchody 50-lecia ZMPD, zaś przygotowane przez Komisję zmiany stanowią kolejny etap stopniowej reformy ZMPD przeprowadzanej już od blisko 10 lat.

## Historia

Członkowie ZMPD w różnych formach wielokrotnie zgłaszali potrzebę unowocześnienia Statutu ZMPD. Szczególnie gorąca dyskusja wywiązała się na Zgromadzeniu Ogólnym Członków ZMPD (ZOD) w maju 1999 r., wtedy też zapadły decyzje o rozpoczęciu reformy Statutu ZMPD. Pierwszym i chyba najtrudniejszym krokiem było uzyskanie formalnej możliwości dokonywania jakichkolwiek zmian w obowiązującej od wielu lat jego wersji. Po wielu miesiącach zmagania z organem nadzoru i sądem rejestrowym udało się osiągnąć sukces dopiero w 2002 r., kiedy sąd rejonowy pozwolił na zarejestrowanie uchwalonych przez Zgromadzenie zmian.

Po tych pierwszych modyfikacjach stało się możliwe sprawniejsze zarządzanie Zrzeszeniem poprzez regularne Zgromadzenia Ogólne Delegatów, wyłanianych głosami wszystkich członków Zrzeszenia podczas Zebrań Regionalnych w różnych częściach kraju, w czasie których prowadzone są również dyskusje o problemach najistotniejszych z punktu widzenia przewoźników. Powołane w ten sposób Zebrania Regionalne stały się miejscem wykuwania poglądów i idei decydujących dla całego Zrzeszenia. Wybrani Delegaci ZMPD, uczestnicząc w Zgromadzeniach Ogólnych Delegatów, zgłaszają ważne dla przewoźników z ich regionów wnioski i czuwają nad ich realizacją.

Po dokonaniu tych pierwszych, najbardziej palących zmian, Delegaci ZMPD przystąpili do prac nad dalszą modyfikacją Statutu ZMPD. W tym celu powołano Komisję ds. zmiany Statutu, której zadaniem było opracowanie projektu nowego Statutu, zgodnego z oczekiwaniami Delegatów. Kolejna modyfikacja Statutu została zaprezentowana Zgromadzeniu Ogólnemu Delegatów ZMPD we wrześniu 2005 r., a zmiany te zostały zatwierdzone przez sąd rejestrowy 21 lipca 2006 r. Na mocy znowelizowanych przepisów Statutu Delegaci we wrześniu 2006 roku dokonali wyboru nowych władz Zrzeszenia: Prezesa ZMPD (po raz pierwszy wybieranego bezpośrednio przez ZOD), członków Zarządu, Rady i Komisji Rewizyjnej.

Kolejną zmianą w Statucie było utworzenie funkcji Przewodniczących Regionów, których zadaniem jest reprezentowanie członków w poszczególnych regionach. Do Statutu wprowadzono stanowisko – wyłanianego w drodze konkursu – Dyrektora Generalnego, który odpowiada za funkcjonowanie biura.

## Zarys nowelizacji 2008

Działająca Komisja Statutowa powołana została uchwałą Zgromadzenia Ogólnego Delegatów z grudnia 2007 r. Do składu komisji Zgromadzenie Ogólne wybrało zarówno członków ZMPD zasiadających we władzach Stowarzyszenia, jak również aktywnych działaczy regionalnych. Delegaci, podczas dyskusji nad składem Komisji, uznali, że konieczne jest włączenie do niej również doświadczonych członków komisji poprzednich. Ostatecznie Komisja Statutowa ukonstytuowana została w składzie: Jan Buczek, Adam Jędrych, Andrzej Lenkiewicz, Józefa Miozga, Andrzej Olechnicki, Aleksander Resich, Zygmunt Sieńko oraz Dionizy Woźny.

Komisja Statutowa rozpoczęła swoje prace z początkiem 2008 r. Jej prace objęły dwie grupy zmian uznanych za konieczne. Po pierwsze obradom poddano sprawy statutowe związane z poszerzającą się działalnością Zrzeszenia. Brak odpowiednich zmian w Statucie groził bowiem w tym zakresie paraliżem działalności Zrzeszenia. Po drugie dokonano analizy postulatów najczęściej wskazywanych przez

# RTC

Autoryzowany Koncesjoner Renault Trucks



PRZEDSIĘBIORSTWO  
FAIR PLAY

**Al. Krakowska 51,  
05-551 Mroków**

Dział Handlowy:

tel. 022 737 77 77

tel. kom. 605 980 201

Serwis:

tel. 022 737 76 22

tel. kom. 609 500 331

info@rtc.com.pl

www.rtc.com.pl



**Pełna gama samochodów marki Renault**

**www.euro-truck.pl**

EURO-TRUCK Sp. z o.o. 05-551 Mroków k/ Warszawy. Al. Krakowska 51



SPRZEDAŻ ★ SERWIS ★ WYNAJEM NACZEP  
tel. 022/ 737 77 00  
tel. kom. 0601 33 44 00  
naczepy@euro-truck.pl

TRANSPORT ★ SPEDYCJA ★ LOGISTYKA  
tel. 022/ 737 77 41 - 49  
tel. kom. 0601 33 44 49  
transport@euro-truck.pl

Zebrania Regionalne. W tej grupie znalazły się zmiany obejmujące przede wszystkim organizację pracy Zrzeszenia, relacje pomiędzy jego władzami.

### **Działalność Zrzeszenia Przedstawicielstwo**

Na przełomie lat 2007 oraz 2008 ZMPD dokonało rejestracji Przedstawicielstwa Zrzeszenia w Federacji Rosyjskiej. Długofalowym zamierzeniem związanym z tą inicjatywą jest budowa na terenie Rosji sieci usług kompleksowego wsparcia polskich przewoźników drogowych. W związku z rosnącym udziałem polskich przewoźników w rynkach wschodnich inicjatywa ta zyskała priorytetowe poparcie władz ZMPD.

Powołane w Federacji Rosyjskiej przedstawicielstwo do dnia dokonania zmian w Statucie mogło jedynie zajmować się organizacją sieci firm gotowych do świadczenia pomocy na rzecz polskich przewoźników. Ze względu na zapisy Statutu ZMPD istniały uzasadnione wątpliwości, czy rozwinięcie pełnej działalności Przedstawicielstwa jest dopuszczalne. Statut przewidywał bowiem, że ZMPD swą działalność prowadzi na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej. Po zmianie §3 Statutu stanowi, że „Zrzeszenie może również działać na terenie innych państw, zgodnie z prawem miejscowym”.

Dokonana zmiana otwiera możliwość pełnego wykorzystania potencjału, jaki daje bezpośrednia obecność ZMPD na obszarze kluczowego dla polskiego transportu rynku.

### **Działalność na rzecz polskiego transportu drogowego**

Jak pokazały doświadczenia ostatnich miesięcy, podejmowane wspólnie akcje polskich przedsiębiorców transportowych, niejedno-

krotnie skoordynowane z działaniami podejmowanymi przez inne organizacje i stowarzyszenia, przynoszą dla branży daleko idące pozytywne efekty. Przeprowadzone akcje ostrzegawcze, rozmowy z przedstawicielami protestujących celników, jak również liczne inne podejmowane w ostatnim czasie działania wykroczały jednak poza pierwotnie zarysowany przedmiot działalności ZMPD.

Wobec licznych postulatów członków Zrzeszenia, w celu otwarcia drogi do głębszej współpracy ze wspomnianymi partnerami, Zgromadzenie Ogólne dokonało odpowiednich zmian poprzez rozszerzenie zakresu dopuszczalnej współpracy ZMPD. Według nowego brzmienia §6 ust. 2 pkt 10 Statutu, ZMPD współpracuje nie tylko z Regionalnymi Stowarzyszeniami Przewoźników (jak było dotąd), ale również z „innymi organizacjami”, co pozwala na najszersze prowadzenie działań w interesie polskiego transportu.

### **Zmiany we władzach ZMPD Ogólne**

W związku z masowym charakterem Zrzeszenia, jednym z codziennych aspektów jego działalności jest procedura wykluczenia członków z szeregów Organizacji. Decyzje o wykluczeniu podejmowane są zgodnie z §13a Statutu przez Zarząd ZMPD, z reguły na podstawie informacji o zaleganiu przez członka z płatnościami składek członkowskich.

Statut przewiduje również prawo do odwołania się od decyzji Zarządu o wykluczeniu. Obowiązująca dotąd procedura nakazywała rozpatrzenie każdego z odwołań indywidualnie przez wszystkich odwołań we właściwy, odpowiednio wnikliwy, sposób nie było możliwe.

Dlatego też, na wniosek Zebrań Regionalnych, Zgromadzenie Ogól-

ne Delegatów dokonało zmiany zapisów Statutu, przekazując uprawnienie do rozpatrywania odwołań Radzie Zrzeszenia. Rada, jako organ obradujący regularnie i stale, będzie w stanie we właściwy sposób analizować każde ze złożonych odwołań.

Na liczne wnioski zgłaszana podczas Zebrań Regionalnych oraz w związku z poszerzającym się zakresem działalności ZMPD Zgromadzenie Ogólne postanowiło dopuścić zatrudnienie osób pełniących funkcje w organach Zrzeszenia na umowę o pracę. Zatrudnienie dopuszczalne będzie wyłącznie w szczególnych uzasadnionych przypadkach, zwłaszcza, gdy obowiązki związane z pełnioną funkcją uniemożliwiają wykonywanie dotychczasowych obowiązków zawodowych. Każdorazowo decyzję o zatrudnieniu podejmować będzie Zgromadzenie Ogólne Delegatów, które już niezwłocznie po przyjęciu tej zmiany w Statucie poparło zatrudnienie przez Zrzeszenie Prezesa Zarządu ZMPD Jana Buczka.

W związku ze wskazywanymi przez biegłych niejasnościami w zakresie regulacji gospodarki finansowej i sprawozdawczości, Zgromadzenie Ogólne przyjęło zmiany w §16, §20 oraz §23 Statutu. Uregulowana zasada zatwierdzania rocznych sprawozdań finansowych sposobu pokrycia straty, Komisja Rewizyjna została ustanowiona organem uprawnionym do badania sprawozdania finansowego.

Wobec poszerzającej się sfery usług ZMPD w stosunku do jego członków, w tym otwarcia Przedstawicielstwa w Federacji Rosyjskiej oraz inauguracji portalu [www.zmpd.pl](http://www.zmpd.pl), członkostwo w Zrzeszeniu wiąże się z daleko idącymi

przywilejami i korzyściami dla przedsiębiorców transportowych. Mając to na uwadze, dokonana została nowelizacja §7 ust. 5 Statutu, co pozwoliło Zgromadzeniu Ogólnemu na swobodne kształtowanie wysokości wpisowego, którego zapłata jest przesłanką przyjęcia w poczet członków ZMPD.

### Zarząd

Pierwszą, porządkującą uprawnień Zarządu zmianą Statutu było określenie kompetencji Zarządu do ustalania zasad organizacji biura ZMPD, jak również do określenia zakresu obowiązków wyłonionego w drodze konkursowej Dyrektora Generalnego.

Odpowiedzią na powtarzające się wątpliwości w zakresie właściwej formy reprezentacji Zrzeszenia w sprawach innych niż majątkowe, Zgromadzenie Ogólne uchwaliło zmianę w §20 Statutu, przyznając jednoosobowe prawo reprezentacji Prezesowi Zrzeszenia. Jednocześnie utrzymano zapis o reprezentacji w sprawach majątkowych wymagający złożenia podpisu przez Wiceprezesa ds. Finansowych oraz jednego (dowolnego) członka Zarządu.

Odwołanie przez Zgromadzenie Ogólne Delegatów w grudniu 2007 roku jednego z członków Zarządu ujawniło niedostateczną elastyczność Statutu w zakresie składu Zarządu. W celu umożliwienia swobodnego kształtowania składu tego podstawowego dla codziennej działalności Organizacji organu, Zgromadzenie Ogólne ustaliło, że Zarząd ZMPD będzie się składał z 5 do 7 członków, w zależności od decyzji Zgromadzenia Ogólnego.

Wśród zmian porządkujących przepisy regulujące organizację Zarządu można wymienić likwidację funkcji Sekretarza Generalnego

oraz zastąpienie jej możliwością powoływania więcej niż jednego wiceprezesa. Obecność wykreślonej funkcji, jak podnoszono w uzasadnieniu zmiany, prowadziła do deprecjacji pełniącego ją aktualnego Prezydenta IRU, Janusza Łanego. Wobec powyższego, za stosowniejszą uznano funkcję wiceprezesa ZMPD. Jednocześnie dawna nazwa funkcyjna kojarzona była tak przez członków ZMPD, jak i przez pracowników administracji państwowej z dawnym porządkiem statutowym Zrzeszenia, co prowadzić mogło do licznych nieporozumień. Podobnie porządkowe znaczenie ma zmiana dopuszczająca uczestnictwo zaproszonych gości w posiedzeniach Zarządu.

### Zebrań Regionalne

Istotną zmianą, stanowiącą odpowiedź na liczne postulaty członków ZMPD, zgłaszane od czasu ustanowienia funkcji delegatów Regionów, jest dopuszczenie do odwołania wybranego wcześniej delegata. Zgromadzenie Ogólne Delegatów właściwy zapis zamieściło w §24b ust. 1 pkt 1 Statutu. Realizacja tego z dawna podnoszonego postulatu pozwoli na pełniejsze zaangażowanie członków Regionów w działalność Zrzeszenia, zaś wybranych Delegatów zmobilizuje do odpowiedzialnego i zaangażowanego reprezentowania swych wyborców.

Podobnie na wniosek Zebrań Regionalnych, Zgromadzenie Ogólne wydłużyło kadencję Przewodniczących Regionów z dotychczasowego okresu 1 roku do 4 lat, zrównując ją z długością kadencji organów ZMPD. Jak podnoszono w uzasadnieniu, pozwoli to na bardziej długofalowe organizowanie prac Regionów, a także umożliwi wybranym Przewodniczącym na zdobycie doświadczenia, które z czasem

wykorzystają w organach ZMPD. Powyższej zmianie towarzyszy upoważnienie Zebrań Regionalnych do odwoływania Przewodniczących przed upływem ich kadencji.

### Podsumowanie

Przygotowane przez Komisję Statutową zmiany, uchwalone przez Zgromadzenie Ogólne Delegatów, stanowią kolejny krok na drodze reformy ZMPD. Zrzeszenie, zaopatrzone od kilku lat w prawo do prowadzenia działalności gospodarczej, wsparte rozbudowaną siecią ustanowionych poprzednimi nowelizacjami Zebrań Regionalnych, działające poprzez zagraniczne Przedstawicielstwa oraz współpracujące na rzecz przewoźników z licznymi organizacjami jest odpowiedzią na rosnące oczekiwania Członków.

Przeprowadzane stopniowo i ostrożnie reformy świadczą zaś o daleko idącym zaangażowaniu członków w działalność Zrzeszenia oraz o ich poczuciu pełnej odpowiedzialności za powierzoną w im 50-letnią tradycję największej w Polsce organizacji transportu drogowego.

Już podczas Zgromadzenia Ogólnego przyjmującego omówione zmiany statutowe zapowiedziano, że prace nad formułą działalności ZMPD będą kontynuowane. Sądząc po dotychczasowym wysokim tempie prac, na ich efekty nie przyjdzie nam długo czekać.

W pracy nad tekstem pomocna okazała się krótka prezentacja historii zmian Statutu przedstawiona w piśmie Prezesa ZMPD Jana Buczka do członków Komisji Statutowej, jak również krótka prezentacja proponowanych zmian w Statucie przedstawiona podczas Zgromadzenia Ogólnego Delegatów w czerwcu 2008 r.

**Jerzy Kwaśniewski**





# Ogólnopolski Piknik Transportowców Otwock – 28 czerwca

Jak każdego roku, w lecie, polscy przewoźnicy – członkowie ZMPD – spotkali się na wielkiej zabawie w plenerze. Przybyli licznie, wraz z rodzinami, licząc na dobrą zabawę w dobrym towarzystwie. Ten zamiar udało się zrealizować, nawet mimo tego, że część czasu poświęcili na rozmowy o codziennych problemach.

Od kłopotów niestety nie da się na dłużej uciec, stąd duże zainteresowanie seminarium z udziałem specjalistów z zakresu prawa, ubezpieczeń i rozliczania czasu kierowców, jakim zaplanowano zająć

2 godziny z czasu przeznaczonego na wspólną zabawę. Dyskusja była gorąca, a każdy z gości (mec. Paweł Smoręda, Mirosław Siech z f-my LUTZ i przedstawiciele f-my PC NET Jakub Giruszczak i Łukasz Włoch) musiał odpowiedzieć na masę pytań. Zaplanowana na wiele następnych godzin zabawa pozwoliła jednak oderwać się na jakiś czas od poważnych spraw. Także gość przewoźników, poseł do Parlamentu Europejskiego, prof. Bogusław Liberadzki, wydawał się już być na wakacyjnym luzie.

W ofercie organizatorów były gry zespołowe i indywidualna zręcznościowa rywalizacja, wspaniałe potrawy kuchni polskiej oraz występy gwiazd na estradzie muzycznej. Kilkuosobowa grupa aktorów, znanych m.in. z telewizyjnych seriali, dbała o rytm rozrywki przez wiele godzin. Każdy chętny mógł się bawić pod miłą dyktando aktorów: Ewy Konstanciak, Wojciecha Asińskiego i oczywiście Tadeusza Paradowicza, który z żelazną konsekwencją dbał o realizację wszystkich zaplanowanych przez firmę N-Art punktów programu.



Gry i  
zabawy  
rodzinne

Całkiem poważny, ale też niezmiernie miły moment nastąpił jeszcze przed zapadnięciem zmroku, kiedy przed sceną i na niej zaprezentowali się wywołani tam kierowcy, nagrodzeni medalami honorowymi IRU za szczególnie dobrą – a wiemy, że niełatwą – pracę. Jeszcze tylko pamiątkowe zdjęcia i niepodzielnie na placu zapanowała muzyka. Najpierw wspaniale zaprezentowała bluesowe standardy Monika Borzym z zespołem, a potem wystąpiła doskonale znana wokalistka Ewelina Flinta. Zabawa trwała aż do rana.

AW



Gość pikniku,  
Bogusław  
Liberadzki



Jan Buczek  
wręcza  
Dyplomy  
Honorowe IRU  
najlepszym  
kierowcom



Wieczorny  
koncert

# Szkolenia kierowców zawodowych

W najbliższym czasie w Unii Europejskiej radykalnie zmienia się zasady szkoleń kierowców zawodowych. Dotyczą one zarówno kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym, jak i w przewozach na rachunek własny (wykonywanych pomocniczo w stosunku do podstawowej działalności przedsiębiorstwa).

Zmiany przepisów dotyczących szkoleń wiążą się z wdrożeniem dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 15 lipca 2003 r. Dyrektywa ta oparta jest o rozwiązania zastosowane i sprawdzone wcześniej we Francji i Holandii.

Zgodnie z nią nowi kierowcy przystępujący do zawodu, niezależnie od prawa jazdy, powinni uzyskać kwalifikację wstępną. Państwa członkowskie UE mają do wyboru jedną z 2 opcji: obowiązkowe szkolenie zakończone testem lub kilkugodzinny egzamin. Polska, podobnie jak Francja, wybrała pierwszą opcję.

Kwalifikacja wstępna dotyczy kierowców kat. D oraz D+E, którzy prawo jazdy uzyskają po 10 września 2008 r. oraz kat. C, C+E, którzy uzyskają prawo jazdy po 10 września 2009 r.

Ponadto wszyscy kierowcy będą musieli raz na pięć lat przechodzić szkolenie okresowe trwające minimum 35 godzin. Szkolenie okresowe w pierwszej kolejności, tj. do 10 września 2009 r., będą musieli odbyć kierowcy autobusów, którzy prawo jazdy kat. D uzyskali do 31 grudnia 1980 r.

Państwa członkowskie UE zobowiązały się do wdrożenia powyższej dyrektywy do ustawodawstwa krajowego do września 2006 r. Należy przy tym podkreślić, że podstawo-

we założenia nowej dyrektywy były znane już od roku 2000.

Wdrożenie polega na wprowadzeniu przepisów unijnych do ustawodawstwa krajowego, przy czym państwa mają możliwość zastosowania własnych rozwiązań szczegółowych. Zrealizowane muszą być jedynie podstawowe założenia (cele) dyrektywy.

Jeżeli chodzi o dyrektywę 2003/59/WE Komisja Europejska pozostawiła państwom członkowskim bardzo dużą swobodę.

Analiza obowiązujących ustaw oraz rozporządzeń wykonawczych prowadzi do wniosku, iż nasze władze wiele postanowień nowej dyrektywy zinterpretowały w sposób rozszerzający i stanowiący znaczne obciążenie dla polskiego sektora transportu drogowego.

Dyrektywa 2003/59/WE została częściowo wdrożona w Polsce ustawą z dnia 17 listopada 2006 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz zmianie ustawy – prawo o ruchu drogowym.

W ustawie tej określono między innymi, że przedsiębiorca, który prowadzi Ośrodek szkolenia, powinien zatrudnić **instruktora techniki jazdy** oraz posiadać **miejsca przeznaczone do jazdy w warunkach specjalnych**.

Przedsiębiorca może nie spełniać tych wymagań, jeśli:

- zawarł umowę na przeprowadzenie zajęć z ośrodkiem doskonalenia techniki jazdy
- dysponuje urządzeniem technicznym do symulowania jazdy w warunkach specjalnych posiadającym odpowiedni certyfikat

Szczegółowe wymagania w stosunku do takiego przedsiębiorcy, szczególnie warunki prowadzenia szkolenia oraz przeprowadzania testów zostały określone przez ministra infrastruktury dopiero w ostatnich miesiącach. Są to: rozporządzenie MI z dnia 10 kwietnia 2008 r. w sprawie wymagań dotyczących ODTJ oraz rozporządzenie z dnia 2 lipca 2008 r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy.

Polska jako jedyny kraj w Europie wprowadziła obowiązkowe szkolenia dla kierowców zawodowych na autodromach, w tym również na płytach poślizgowych zdefiniowanych ściśle w rozporządzeniu (większość państw UE uznała, że terenem specjalnym jest plac manewrowy). Kwalifikacja wstępna ma trwać minimum 280 godz., w tym 20 godz. jazdy.

„Zapomniano” o wariacie szkoleń przyspieszonych (140 godz.). Określono, że godzina szkolenia ma trwać 60 min (zamiast 45). Nadal nie ma katalogu pytań testowych ani szczegółowego programu zajęć w ODTJ. Nie wiadomo, kto i według jakiego programu ma szkolić instruktorów techniki jazdy. Nie ma systemu finansowania szkoleń, jaki istnieje m.in. we Francji, Holandii czy Danii. Nie ma autodromów i symulatorów, a czas ich budowy to około 12 miesięcy.

Szkolnictwo publiczne nie jest przygotowane do prowadzenia szkoleń zawodowych dla kierowców. Ministerstwo infrastruktury nie prowadzi monitoringu sektora transportu drogowego. Brakuje zweryfikowanych informacji odnośnie

zapotrzebowania na kierowców. Według naszych szacunków kwalifikacja wstępna obejmie około 30 000 kierowców rocznie, a kwalifikacja okresowa, około 100 000 rocznie. Koszt szkolenia wstępnego to około 7 000 PLN, a szkolenia okresowego – 700 PLN. Ani kierowców, ani przedsiębiorców nie będzie stać na sfinansowanie takich szkoleń.

ZMPD wielokrotnie zgłaszała uwagi do projektów ustaw i rozporządzeń, jednakże większość z nich nie została wzięta pod uwagę. W szczególności nie wykorzystano możliwości oparcia się na rozwiązaniach proponowanych przez inne kraje. Ośrodek Szkoleń ZMPD uczestniczył w międzynarodowym projekcie SAFE EU DRIVER finansowanym przez Komisję Europejską. W ramach tego projektu został opracowany wzorcowy podręcznik dla ośrodków szkoleń kierowców za-

wodowych. Niektóre zalecenia tego podręcznika w zakresie szkoleń okresowych zostały przyjęte przez nasze Ministerstwo Infrastruktury.

Polska nie jest przygotowana organizacyjnie, programowo ani finansowo do rozpoczęcia szkoleń kierowców według nowych programów w terminach określonych w ustawie, co spowoduje nasilenie problemu braku kierowców, ich ucieczkę do krajów, które będą finansować takie szkolenia i dalszy wzrost kosztów transportu. W rezultacie tego znacznie pogorszy się konkurencyjność polskiego transportu.

W celu rozwiązania powstałej sytuacji należy pilnie znowelizować ustawę o transporcie drogowym oraz rozporządzenia wykonawcze do niej.

W szczególności należy:

–zawiesić wprowadzenie obowiązkowych szkoleń na autodromach na 2 lata,

- wprowadzić szkolenia przyspieszone (140 godz.),
- skrócić godzinę zajęć do 45 min.,
- uruchomić pilnie sieć publicznych szkół zawodowych o profilu kierowca,
- uruchomić system finansowania kwalifikacji wstępnej i szkoleń okresowych,
- uruchomić program szkoleń instruktorów i wykładowców,
- opracować katalog pytań egzaminacyjnych dla kandydatów na instruktorów oraz katalog pytań testowych dla kierowców.

Bez podjęcia pilnych działań w tym zakresie we współpracy ze środowiskiem transportu drogowego nie ma realnej możliwości realizacji szkoleń zgodnych z dyrektywą 2003/59/WE.

**Bohdan Szuszkiewicz**  
COS ZMPD



**TX-MAX**, inteligentny komputer pokładowy

Spełnianie wszystkich zachcianek klientów i osiągnięcie przy tym jeszcze większych zysków jest celem wszystkich przedsiębiorstw transportowych i logistycznych. Aby pomóc Państwu osiągnąć ten cel, firma Transics stworzyła komputer pokładowy TX-MAX, który przede wszystkim służy Państwu i Państwa kierowcom i stwarza perspektywę sukcesu. Przyjazny dla użytkownika ekran dotykowy oraz niemal intuicyjny sposób obsługi sprawiają, że polubią go wszyscy kierowcy. Ten inteligentny komputer pokładowy nie tylko pomaga im w codziennym wysyłaniu raportów i w komunikacji, przy kontroli i przestrzeganiu czasów jazdy i odpoczynku, ale został ponadto wyposażony w system nawigacji. Razem z funkcjonującym w bazie systemem TX-CONNECT, komputer TX-MAX oferuje kompleksowe rozwiązania pomagające oszczędnie i efektywnie zarządzać flotą pojazdów. Rozwiązania te łatwo jest zintegrować z posiadanym już przez Państwa oprogramowaniem do zarządzania transportem. Dzięki nam pozostaną Państwo numerem jeden w swojej branży.

**Transics**

TRANSICS INTERNATIONAL  
Ter Waarde 91 - 8900 Ieper - Belgia  
Tel : +32 (0)57 34 61 71 - Fax: +32 (0)57 34 61 70  
www.transics.com - info@transics.com



# Permanenna edukacja kierowców zawodowych metodą poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego?

Zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest problemem dotyczącym wszelkich współczesnych społeczeństw. Zadaniem władz poszczególnych państw jest zapewnienie warunków wyeliminowania lub znacznego ograniczenia powstających zagrożeń. W tym celu podejmowanych jest szereg działań w zakresie prawa, edukacji, inżynierii, nadzoru oraz ekonomii.

Należy pamiętać, że ponad 80% wypadków powstaje na skutek błędów popełnianych przez człowieka. Należy więc spodziewać się, że wszelkie działania profilaktyczne skierowane do kierowców powinny mieć szczególnie wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wśród różnych działań tego typu na pierwszy plan wysuwa się edukacja kierowców.

Działalność edukacyjna jest trudna i wymaga szczególnych starań. Pomimo, że jest to proces długotrwały i wymagający odpowiednich nakładów, to – jak dowodzą badania prowadzone w krajach o wysokim poziomie bezpieczeństwa – charakteryzuje się najwyższą efektywnością.

Pierwsze wymogi odnoszące się do kierowców zawodowych zostały określone w dyrektywie Rady Wspólnot Europejskich z dnia 16 grudnia 1976 r. podpisanej przez Przewodniczącego Th. E. Westerterpa. Rada, uwzględniając traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, a także mając na uwadze swoje rozporządzenie nr 543/69 z dnia 25 marca 1969 r. w sprawie

uzgadniania przepisów ustawodawstwa społecznego dotyczących transportu drogowego, w celu określenia minimalnego poziomu szkolenia kierowców zawodowych przyjęła dyrektywę 76/914/EWG. Określała ona podstawowe wymogi w zakresie szkolenia kandydatów na kierowców zawodowych. Minimalne szkolenie konieczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji zawodowych zostało podzielone na trzy główne części. Pierwsza – techniczna – obejmowała znajomość budowy i głównych części składowych pojazdu; druga – formalna – dotyczyła wiedzy o procedurach transportowych i administracyjnych; trzecia zaś – typowo praktyczna – była powtórzeniem i utrwaleniem podstawowych zasad techniki kierowania i manewrowania pojazdami o wadze ponad 7,5 ton oraz autobusami blisko- lub dalekobieżnymi.

Powyższa dyrektywa stworzyła warunki do osiągnięcia postępu i unifikacji zasad dotyczących szkolenia zawodowego kierowców. Jednakże odnosiła się tylko do niewielkiej grupy osób. Większość kierowców nadal nie podlegała obowiązkowym szkoleniom. Dlatego w dniu 2 lutego 2001 r. Parlament Europejski oraz Rada Unii Europejskiej otrzymały do rozpatrzenia i szerokiej konsultacji projekt nowej dyrektywy w sprawie szkolenia zawodowych kierowców w transporcie drogowym rzeczy lub osób. Projekt zakładał, iż szkolenie zawodowe musi, zgodnie z metodologią, kłaść nacisk na przestrzeganie zasad bezpieczeń-

stwa w czasie prowadzenia pojazdu i jego zatrzymywania. Tezy dokumentu zakładały kształtowanie zasady ostrożnej jazdy polegającej na przewidywaniu niebezpieczeństw i ustępowaniu innym użytkownikom drogi. Działania te miały skutkować obniżeniem poziomu zagrożenia na drogach, niższym zużyciem paliwa oraz pozytywnymi skutkami społecznymi, do których przede wszystkim zaliczono zdrowie obywateli. Obowiązkowe szkolenia miały za zadanie podnieść poziom stosowania przepisów dotyczących transportu, ruchu drogowego i warunków pracy. Szczególnie chodziło tu o przepisy określające minimalny wymiar odpoczynku i maksymalne okresy prowadzenia pojazdu oraz godzin pracy. Szkolenie musiało wreszcie objąć sprawy zdrowia, bezpieczeństwa, sfery usług i logistyki. Założono, że udział w procesie szkolenia w istotnym zakresie będzie należał do profesjonalnych firm transportowych.

Nowa dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób została przyjęta i weszła w życie z dniem jej opublikowania w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Została skierowana do Państw Członkowskich, a państwa członkowskie zostały zobowiązane do przyjęcia i opublikowania ustaw, rozporządzeń i przepisów administracyjnych niezbędnych do

wdrożenia dyrektywy do dnia 10 września 2006 r.

Ustawa z dnia 17 listopada 2006 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. nr 235, poz. 1701), zawierająca polską implementację ww. dyrektywy weszła w życie dnia 3 stycznia 2007 r.

Stwierdza ona w swym podstawowym artykule, iż przedsiębiorca lub inny podmiot wykonujący przewóz drogowy będzie mógł zatrudniać osobę na stanowisku kierowcy, jeżeli uzyska ona tzw. kwalifikację wstępną oraz (w pewnych przypadkach „lub”) ukończy szkolenie okresowe.

W związku z powyższym należy stwierdzić, iż osoby, które zdobędą prawo jazdy kategorii D do dnia 10 września 2008 r. będą zwolnione z kwalifikacji wstępnej odnoszącej się w swoim zakresie do przewozu osób, natomiast osoby, które uzyskają prawo jazdy kategorii C do dnia 10 września 2009 r. będą zwolnione z kwalifikacji wstępnej w zakresie przewozu rzeczy.

„Najstarsi” kierowcy posiadający prawo jazdy kategorii D uzyskane do dnia 31 grudnia 1980 r. będą zobowiązani do odbycia pierwszych szkoleń okresowych do 10 września 2009 r.

Po dwóch i pół roku od wejścia w życie ustawy Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 lipca 2008 r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących transport drogowy zawarte

w Dzienniku Ustaw nr 124 pod pozycją 805 określiło:

- 1) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia, w zakresie infrastruktury technicznej, warunków lokalowych, wyposażenia dydaktycznego oraz pojazdów używanych w trakcie szkolenia;
- 2) szczegółowe warunki prowadzenia szkolenia w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, szkoleń okresowych oraz zajęć odbywanych w ramach szkolenia okresowego;
- 3) szczegółowe warunki przeprowadzania testów kwalifikacyjnych;
- 4) szczegółowe wymagania wobec członków komisji egzaminacyjnej, sposób ich powoływania oraz wysokość ich wynagrodzenia;
- 5) wzór świadectwa kwalifikacji zawodowej;
- 6) sposób postępowania z dokumentacją związaną z prowadzeniem przez ośrodki szkolenia kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej i szkolenia okresowego;
- 7) wzór karty kwalifikacji kierowcy oraz szczegółowy sposób jej wydawania oraz
- 8) wysokość opłaty za wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.

Rozporządzenie weszło w życie w dniu 14 lipca 2008 r., a więc na dwa miesiące przed datą wprowadzającą jako obowiązkową kwalifikację wstępną odnoszącą się do przewozu osób.

Zgodnie z ww. aktem szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej obejmuje 280 godzin, w tym 20 godzin zajęć praktycznych, z których 4 godziny muszą się odbywać w warunkach specjalnych, a 16 w ruchu drogowym. Warunki specjalne spełniające wymagania do 14 lipca 2011 r. to prostokątna płyta poślizgowa lub tor szkoleniowy.

W związku z powyższym istotnej zmianie ulegnie dostęp do zawodu kierowcy. Także, a może przede wszystkim w zakresie kosztów związanych z uzyskaniem wymaganych kwalifikacji. Jeżeli kurs na prawo jazdy kategorii D realizowany w wymiarze 20 godzin teoretycznych oraz 60 godzin praktycznych kosztuje dziś około 3 500 zł, to można przypuszczać, że po 10 września 2008 r. dla osób pragnących uzyskać uprawnienia kierowców zawodowych kwota ta przekroczy poziom 10 000 złotych.

W związku z tym wydaje się zasadne jak najszybsze przemyślenie kwestii źródeł finansowania powyższych szkoleń, jak również umożliwienie (prawo przewiduje taką ewentualność) uzyskiwania statusu kierowcy w związku z nauką w szkole samochodowej.

Jest to wyzwanie poważne. Jeżeli odłożymy je na później, może nam grozić zapaść na rynku kierowców zawodowych, a idea poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze permanentnej edukacji kierowców nigdy nie uzyska wymiaru realnego.

Tadeusz Matuszewski

AdBlue®



# Nowe zasady szkolenia kierowców zawodowych i ich skutki dla polskiego transportu

Nie ma chyba innego sektora gospodarki, w którym – w zakresie prowadzenia działalności przez przedsiębiorców – następuje tak szybko i tak dużo zmian, niż transport drogowy. Spowodowane to jest głównie kontynuowaniem w prawodawstwie Unii Europejskiej zmian podnoszących jakość usług transportowych i poprawę bezpieczeństwa. Wszelkie zmiany generują jednak u przedsiębiorców dodatkowe koszty, czasem znaczne, zwiększane dodatkowo różnymi podatkami i opłatami związanymi z prowadzeniem działalności transportowej. W zamian mają oni dostęp do wspólnego rynku europejskiego.

Ten czynnik spowodował, między innymi, zwiększenie zainteresowania zakładaniem firm transportowych. Mimo ograniczeń w dostępie do zawodu przewoźnika (certyfikaty kompetencji zawodowych) oraz konieczności spełnienia wielu warunków umożliwiających uzyskanie licencji na prowadzenie tej działalności, liczba firm transportowych dynamicznie wzrasta, co przedstawiono w poniższej tabeli (dane dotyczą przewozu rzeczy).

Ten stan rzeczy skutkuje znacznym wzrostem liczby pojazdów wykonujących przewozy rzeczy. O ile w 2006 r. liczba wypisów z licencji krajowych (równa liczbie

zgłoszonych pojazdów) wynosiła 134 000, a z licencji międzynarodowych 92 616, to w 2007 r. liczby te wynosiły odpowiednio 154 790 i 112 174, czyli łącznie stan taboru w transporcie zarobkowym wynosił ok. 267 000 pojazdów. Z przeprowadzonych przez Instytut szacunków wynika, że mniej więcej drugie tyle samochodów ciężarowych o dmc powyżej 3,5 t, na których prowadzenie trzeba posiadać prawo jazdy kategorii min. C1, wykorzystywanych jest do przewozów na potrzeby własne przedsiębiorstw nietransportowych. Do obsługi tych pojazdów potrzebna jest olbrzymia rzesza kierowców, których brak, spowodowany migracją do krajów oferujących korzystniejsze warunki płacowe, sygnalizowany jest przez przedsiębiorców od kilku lat.

Obecnie polski transport czeka kolejne wyzwanie – wdrożenie dyrektywy 2003/59 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców. W myśl nowych przepisów, uwzględnionych już u ustawie o transporcie drogowym, kierowcy którzy – uzyskają prawo jazdy kategorii D1, D1+E, D, D+E po dniu 10 września 2008 r. oraz którzy uzyskają prawo jazdy kategorii C1, C1+E, C, C+E po dniu 10 września 2009 r. – aby zostać zawodowymi

kierowcami będą musieli odbyć obowiązkowe szkolenie wstępne w wymiarze 260 godz. teorii i 20 godz. praktyki, a co kolejne 5 lat aktualizować je szkoleniem okresowym. Pozostali kierowcy zawodowi, zgodnie z terminarzem podanym w ustawie, będą musieli obowiązkowo ukończyć szkolenie okresowe, ważne również 5 lat. Szkolenia będą kończone egzaminem. Fakt ukończenia pozytywnie szkoleń będzie dokumentowany w prawie jazdy, które trzeba będzie wymieniać maksymalnie co 5 lat (lub odnawiać świadectwo kwalifikacji). Mimo że przytoczone zapisy zostały uwzględnione w ustawie o transporcie drogowym już w 2006 r., do połowy bieżącego roku nie wydano do niej rozporządzeń wykonawczych. Tak więc ośrodki szkolenia kierowców przyjęły postawę wyczekującą, bojąc się inwestować w kosztowną infrastrukturę bez szczegółowych wytycznych w tym zakresie. Aktualnie obowiązujące rozporządzenia budzą również szereg wątpliwości. Przykładowo, sposób egzaminowania instruktora techniki jazdy w zakresie teoretycznym (§9.1. i Załącznik 7 Rozporządzenia w sprawie wymagań dotyczących prowadzenia ośrodków doskonalenia techniki jazdy, szkolenia kierowców w zakresie doskonalenia techniki jazdy, egzami-

Liczba licencji	2005	2006	2007
Ogółem	60 034	67 488	77 388
Transport krajowy	46 500	51 200	53 660
Transport międzynarodowy	13 534	16 288	20 480
Spedycja	brak danych	ok. 2 000	ok. 3 248

Źródło: Ministerstwo Infrastruktury, stan na 31 grudnia 2007 r.

nowania kandydatów na instruktorów techniki jazdy, postępowania z dokumentacją związaną z prowadzeniem szkoleń oraz wzorów stosowanych dokumentów – Dz.U. 08.77.458). Czy żeby zdać egzamin, wystarczy uzyskać globalnie 80% punktów, czy zaliczyć każdą część wskazaną w załączniku? Brak takiego doprecyzowania powoduje że można zdać egzamin uzyskując 72 pkt. nie odpowiadając np. na żadne pytanie z części 2 i 3 oraz na 4 pytania z części 4 (18 pkt.) – chyba nie tak powinno być. W punkcie 3 załącznika 7 w częściach 1 i 2 należałoby zwiększyć liczbę pytań co najmniej do 100 – przy losowanych 20 to i tak niewiele. Ponadto, aby egzamin miał sens, powinien być jednakowy niezależnie od miejsca egzaminu. Do tego niezbędna jest jednolita baza pytań zatwierdzona przez MI i ten sam algorytm losowania i komputerowego generowania testów. A koszty? 16 baz wojewódzkich to 16 razy te same koszty, zamiast 1/16 przy jednym wykonawcy i zapewniony odpowiedni poziom merytoryczny.

Poważniejsze wątpliwości budzi Rozporządzenie w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy. Po pierwsze, wydłużono godzinę lekcyjną z 45 do 60 min., co w praktyce oznacza ponad 310-godzinny zamiast 260-godzinny czasu realizacji szkolenia teoretycznego (przy 8 godzinach dziennie faktyczny czas wydłuży się o 1,5 godziny – 6 przerw po 15 min.). Jest to rozważanie czysto teoretyczne, ponieważ w praktyce 8 godzin dziennie szkolenia przyniesie mizerne rezultaty z powodu zmęczenia i słuchaczy, i wykładowców. To jeszcze nie koniec, ponieważ kierowców czeka jeszcze 20 godzin jazdy. Tu sporo zamieszania wprowadziło usunięcie z rozporządzenia zapisu o wykorzystaniu do tych szkoleń symulatorów wysokiej klasy, mimo że zapis taki jest w ustawie. Jest jednak niezbitym faktem, że na liście wyposażenia ośrodków doskonalenia techniki jazdy symulatorów nie ma. Nie wiadomo więc, czy ośrodek musi być zawsze wyposażony w płyty poślizgowe i tor szkoleniowy, a dodatkowo może mieć symulator, czy też może mieć te elementy zamiennie.

Krzywdzący naszych kierowców jest brak w ustawodawstwie możliwości uzyskania kwalifikacji wstępnej przyspieszonej – zależnej od wieku kandydata. Czas szkolenia jest w tym przypadku o połowę krótszy. W większości krajów kierowcy korzystają z tej możliwości – w Polsce jej nie mają.

Szkolenia wstępne będą kosztowne: 280 godz. w tym 20 godz. jazdy, a w praktyce ponad 330 godz., to semestr nauki studenta. Spowoduje to pogłębiający się brak kierowców zawodowych, których z powodu migracji i tak już brakuje. Spowoduje to również wzrost kosztów pracy. Nie ma w kraju żadnego systemu finansowania szkoleń, koszty będą więc ponosić pracodawcy. Istnieje uzasadniona obawa, że tego obciążenia polscy przewoźnicy mogą nie udźwignąć.

**Isabella Mitraszewska**  
Instytut Transportu Samochodowego



## Ważne dla mniejszych przewoźników! Oswajanie tachografu cyfrowego

**Kupilesz samochód z tachografem cyfrowym VDO  
...i zastanawiasz się, co dalej?**



Drogi Czytelniku, 90 procent takich tachografów w Europie pochodzi z VDO, a firma Drabpol ma wyłączność na dostawę, serwisowanie i obsługę wyrobów Continental VDO na terenie Polski.

Tak więc Twój tachograf nieuchronnie prowadzi Ciebie do nas.

Sam tachograf nie wystarczy: musisz wyposażyć swoją firmę i jej kierowców w karty w naszym kraju jedynym organem uprawnionym do wydawania kart do tachografów jest Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych SA.

Na stronie internetowej: [www.tachograf.pwp.pl](http://www.tachograf.pwp.pl)  
bądź pod numerem telefonicznym 022/ 33 29 29

### **Ale to jeszcze nie wszystko!**

Masz, Drogi Czytelniku, 14 dni od daty rejestracji swego pojazdu w Polsce na to, by w uprawnionym warsztacie skalibrować swój tachograf. Jeżeli znajduje się na nim znaczek VDO, adres i numer telefoniczny do najbliższego warsztatu autoryzowanego przez Drabpol uzyskasz dzwoniąc na numer: **034/ 36600 22 wewn. 216** lub odwiedzając naszą stronę internetową: [www.drabpol.pl](http://www.drabpol.pl)



Tachograf cyfrowy wraz z całym swoim oprzyrządowaniem informatycznym daje właścicielom firm transportowych i ich kierowcom możliwości, o jakich nie mogli nawet śnić w czasach, gdy posługiwali się tachografami analogowymi.

Ale, aby z tych możliwości zacząć korzystać, najpierw należy przeszkolić się w obsłudze takiego urządzenia, zgodnie z rozporządzeniem europejskim WE 561/2006.

W tym celu należy skorzystać ze szkoleń prowadzonych przez Drabpol; chcesz, Drogi Czytelniku dowiedzieć się o terminach i kosztach szkoleń, zatelefonuj pod numer:

**0 694 414 865 lub 034/ 366 00 22 wewn. 232**  
gdzie uzyskasz komplet informacji na ten temat.

W Polsce obowiązuje archiwizacja danych z kart kierowców, które należy pobierać co 21 dni, oraz z pamięci masowej tachografu cyfrowego przez 1 rok, które to dane trzeba pobierać co 90 dni.

Jak tego dokonać, jak wyposażyć Twoją Firmę w narzędzia do odczytu i archiwizacji danych, dowiesz się pod numerem

**034/ 366 00 22 wewn. 216**

lub na stronie internetowej: [www.tisoffice.pl](http://www.tisoffice.pl)

### **Drabpol, Sp. j.**

Centrala: 42-233 Mykanów k. Częstochowy,  
ul. Akacyjowa 24/26; tel. 034/ 366 00 22; fax 034 366 01 02;

**Salon Prezentacyjno-Wystawienniczy:**

02-497 Warszawa 142, Al. Jerozolimskie 250,  
tel. 022/738 74 00; fax 022/ 738 74 01



# Więcej zezwoleń rosyjskich dla polskich przewoźników

W ostatnim okresie miały miejsce dwa bardzo istotne – z punktu widzenia polskich międzynarodowych przewoźników drogowych – wydarzenia. W dniach od 14 do 16 lipca 2008 r. odbyło się w Warszawie posiedzenie Polsko-Rosyjskiego Stałego Komitetu ds. Transportu, natomiast 21 i 22 sierpnia – posiedzenie Polsko-Rosyjskiej Komisji Mieszanej ds. Międzynarodowych Przewozów Drogowych. W obydwu aktywny udział brali przedstawiciele Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

Andrzej Bogdanowicz – z Ministerstwa Infrastruktury i Aleksander Szerstniow – z Ministerstwa Transportu Rosji podpisują protokół komisji mieszanej

Stały Komitet ds. Transportu jest bardzo ważnym elementem współpracy pomiędzy oboma krajami w zakresie wszystkich dziedzin transportu. Odzwierciedla to chociażby fakt, iż komitetowi przewodniczyli wspólnie: Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej Tadeusz Jarmuziewicz oraz Zastępca Mini-

stra Transportu Federacji Rosyjskiej Aleksandr Miszarin. Oczywiście przewoźników drogowych interesują najbardziej tematy, które dotyczą transportu samochodowego. Obrady ekspertów, w których uczestniczył Tadeusz Wilk – dyrektor Departamentu Transportu ZMPD, skupiały się na zagadnieniach istotnych dla polskich i rosyjskich przewoźników drogowych. Pozytywnie oceniono wzajemny rozwój przewozów pomiędzy obu krajami, które od roku 2007 zwiększyły się o 20%. W związku z tym niezbędny jest wzrost wzajemnych kontyngentów zezwoleń na wykonywanie przewozów. Strona polska zwróciła się z takim wnioskiem do strony rosyjskiej. Strona rosyjska poinformowała, że pozytywnie odniesie się do naszego wniosku w zakresie zezwoleń dwustronnych i tranzytowych. Komitet zlecił rozpatrzenie polskiej propozycji zwiększenia liczby ze-

zwoleń na przewozy do i z krajów trzecich na najbliższym posiedzeniu Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych. Strona rosyjska poinformowała, że zwróci się notą dyplomatyczną do strony polskiej o zmianę zapisów Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 30 sierpnia 1996 r. w części dotyczącej zniesienia ograniczeń w ilości wwożonego paliwa w zbiornikach pojazdów samochodowych.

Podjęto ponadto dwa inne ważne zagadnienia:

- strony podkreśliły celowość przyspieszenia prac mających na celu wdrożenie świadectwa ważenia pojazdu. Takie rozwiązanie przewiduje aneks nr 8 do Międzynarodowej Konwencji w sprawie harmonizacji kontroli na granicach,
- stan realizacji inwestycji drogowych związanych z modernizacją drogi Elbląg – Kaliningrad i budową przejść granicznych dla zapewnienia komunikacji pomiędzy tymi miastami. Strona polska zakończyła już prace po polskiej części przejścia, natomiast strona rosyjska zamierza oddać infrastrukturę po swojej stronie w I kwartale 2010 r.

Podsumowując spotkanie, obaj współprzewodniczący Komitetu podkreślali nie tylko rzeczowość rozmów, ale także wyjątkowo konkretne zapisy protokołu dotyczące właśnie przewozów drogowych.



Ze względu na szczególne znaczenie dla polskich przewoźników współpracy ze stroną rosyjską, ZMPD prowadzi także inne działania dla podtrzymania dobrych relacji w zakresie transportu drogowego. Tuż przed posiedzeniem Komisji Mieszanej w dniach 11-14 sierpnia 2008 r., do Moskwy pojechał prezes ZMPD Jan Buczek, w celu uzgodnienia z przedstawicielami Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Federacji Rosyjskiej (ASMAP) stanowiska prezentowanego wzajemnie podczas oficjalnych rozmów, a także poszukiwania nowych rozwiązań w kwestii współpracy dwustronnej pomiędzy naszymi krajami. Prezes ZMPD odbył szereg spotkań, podczas których rozmawiano przede wszystkim o konieczności zwiększenia kontyngentu zezwoleń na przewozy międzynarodowe dla polskich i rosyjskich przewoźników oraz zacieśnieniu współpracy w celu zwiększenia przez przewoźników obydwu naszych krajów udziału na otwartym europejskim rynku transportowym.

W tych okolicznościach z dużym zainteresowaniem oczekiwano posiedzenia Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych w Sankt Petersburgu. Delegacji polskiej przewodniczył Andrzej Bogdanowicz – dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury, natomiast delegacji rosyjskiej Aleksandr Szerstniow – zastępca dyrektora Departamentu Polityki Państwowej w dziedzinie drogownictwa, transportu drogowego i miejskiego pasażerskiego, geodezji i kartografii Ministerstwa Transportu Rosji. ZMPD było reprezentowane przez Leszka Pieńkowskiego – członka Zarządu ZMPD oraz Annę Gawlik – głównego specjalistę w Departamencie Transportu ZMPD. W polskiej delegacji brały udział również

inne osoby od wielu lat związane ze środowiskiem, jak chociażby Joanna Gałach, reprezentująca Komisję Społeczną ds. podziału zezwoleń granicznych oraz Bolesław Milewski, reprezentujący OZPTD.

Podczas rozmów delegacje wymieniły między sobą dane liczbowe dotyczące rozwoju międzynarodowych przewozów drogowych, uzgodniły liczbę zezwoleń drogowych na rok 2008 i określiły wstępny kontyngent zezwoleń na 2009 r., a także omówiły zagadnienia problemowe w zakresie wykonywania przewozów drogowych między obu krajami.

Delegacje podkreśliły, że wzrost wymiany handlowej ma swoje odzwierciedlenie we wzroście przewozów towarów transportem drogowym, jednak strona polska zwróciła uwagę, że transport drogowy realizowany przez polskich przewoźników jest ograniczony liczbą rosyjskich zezwoleń drogowych.

Na wniosek strony polskiej strona rosyjska zgodziła się na dodatkową wymianę w 2008 r. 50 000 zezwoleń na przewozy dwustronne/tranzytowe.

Niestety, stanowisko strony rosyjskiej w sprawie polskiego wniosku o zwiększenie liczby zezwoleń na przewozy do i z krajów trzecich nie jest pozytywne dla strony polskiej.

Delegacja rosyjska wyraziła jedynie gotowość rozpatrzenia sprawy dodatkowego przydzielenia w 2008 r. 5 000 zezwoleń na przewozy do i z krajów trzecich po zniesieniu przez stronę polską wymogu dotyczącego ograniczenia wwozu paliwa do Polski.

Swoje stanowisko strona rosyjska uzasadniła dążeniem do zwiększenia udziału przewoźników rosyjskich w przewozach, co jest zgodne z przyjętą przez rząd rosyjski strategią rozwoju transportu.

Wstępny kontyngent zezwoleń na 2009 r. dla strony polskiej został określony w liczbie 160 000 zezwoleń na przewozy dwustronne i przejazd tranzytowy oraz 30 000 zezwoleń na przewozy do i z krajów trzecich.

Strona rosyjska zwróciła uwagę, że zgodziła się na utrzymanie kontyngentu zezwoleń do i z krajów trzecich w liczbie 30 000 sztuk, czyli na poziomie 2008 r., mając nadzieję na pozytywną decyzję strony polskiej w sprawie zniesienia ograniczenia wwozu paliwa.

Rozmowy były trudne pod względem merytorycznym, ale odbyły się w atmosferze dobrej współpracy.

**Anna Gawlik**

główny specjalista

w Departamencie Transportu ZMPD

**Tadeusz Wilk**

dyrektor Departamentu

Transportu ZMPD

Rozmowy  
przebiegały  
w przyjaznej  
atmosferze



# Już działa przedstawicielstwo ZMPD w Moskwie

## Niemal codziennie telefonują przewoźnicy, którzy mają kłopoty na terenie Rosji

Przewozy towarów za wschodnią granicę Polski stanowią znaczącą część działalności polskich międzynarodowych przewoźników drogowych i od kilku lat systematycznie rosną. Można śmiało stwierdzić, że to właśnie polscy transportowcy wyspecjalizowali się w przewozach z Unii Europejskiej na wschód. Jest to rynek wymagający i o takiej specyfice, że potrzebna jest przedsiębiorcom konkretna wiedza oraz znajomość rządzących nim zasad. Jednak – mimo najlepszego przygotowania – przewozy na ten rynek oznaczają też często problemy, których nie można uniknąć. Dlatego od pewnego czasu specjalizujący się w przewozach na ten rynek członkowie ZMPD zgłaszali wnioski o podjęcie nowych działań, wspomagających ich bezpośrednio na terenie Rosji.

Zarząd ZMPD postanowił stworzyć w Moskwie własne przedstawicielstwo. Nie była to prosta sprawa, co potwierdzi każdy znający uwarunkowania rynku rosyjskiego. Wszzechwładna biurokracja oraz wysokie ceny powodowały przedłużanie procedur formalnych, a nawet kilkakrotne zmiany lokalizacji przyszęłego biura ZMPD. W połowie

tego roku udało się wszystkie sprawy sfinalizować. Obecnie przedsiębiorcy należący do ZMPD mogą korzystać z pomocy przedstawicielstwa na bieżąco, za pośrednictwem Departamentu Transportu ZMPD. Wystarczy jeden telefon albo e-mail, aby uruchomić konieczne działania.

– Niemal codziennie telefonują do mnie przewoźnicy, którzy mają jakieś kłopoty na terenie Rosji – mówi Artur Habrata z przedstawicielstwa ZMPD w Moskwie. Głównie są to problemy związane z wypełnieniem niezbędnych formalności, bo – jak wiadomo – skomplikowane formularze rosyjskie są często kwestionowane przez służby celne. Bywają też zdarzenia, których nie sposób przewidzieć, jak na przykład kradzież części ładunku czy wielogodzinne opóźnienia w dostawie.

Interwencje podejmowane przez pracowników biura ZMPD teraz mogą być uzupełnione o bezpośrednie działania w Moskwie, co powinno zwiększyć ich skuteczność. Zakres tej kooperacji obejmuje również kwestie związane z tworzeniem nowych przepisów i funkcjonowaniem administracji

rosyjskiej oraz polskich placówek dyplomatycznych na terenie Rosji. Ale niech nikt nie ma złudzeń – tą drogą nie możemy wpłynąć na zwiększenie liczby zezwoleń rosyjskich, bo to jest sprawa dla reprezentantów rządów obydwu krajów.

Podstawową rolę przedstawicielstwa ZMPD w Moskwie jest prowadzenie bezpośrednich interwencji, związanych z wykonywaniem przewozów. Przewoźnik ma kłopot – dzwoni do Departamentu Transportu ZMPD i przekazuje sprawę pracownikowi biura, który kontaktuje się z przedstawicielem ZMPD w Moskwie. (Kontakt: tel. 0 22 536 10 79, e-mail: krzysztof.matuszewski@zmpd.pl )

Zakres interwencji oraz zapotrzebowanie przewoźników w tym zakresie będzie na bieżąco monitorowane, i w zależności od poziomu i rodzaju potrzeb działalność przedstawicielstwa może ulegać modyfikacji. Pierwsze doświadczenia wskazują, że jego utworzenie autentycznie wspomogło przedsiębiorców w rozwiązywaniu problemów i kłopotów, z jakimi spotykają się na tym rynku przewozowym.

AW/TW

## Jakub Wesołowski – Account Manager w firmie Starter TruckService

### Czym jest Starter TruckService?

- Jest to międzynarodowa platforma truck assistance dedykowana do całodobowej obsługi wszystkich pojazdów ciężarowych bez względu na wiek, markę oraz miejsce awarii. Naszym priorytetem jest skuteczna i profesjonalna naprawa na drodze. Oznacza to, że przede wszystkim staramy się usprawnić pojazd na miejscu awarii dzięki czemu nie jest konieczne holowanie czy też naprawa w warsztacie. Oczywiście w przypadku skomplikowanej awarii możemy zorganizować również pojazd holowniczy i naprawę w serwisie.

### Czy oprócz serwisu naprawczego oferujecie jeszcze jakieś inne usługi?

- Przede wszystkim Chciałbym zaznaczyć, że Starter TruckService to nie tylko usługi związane z ciągnikami siodłowymi, to również naprawa ogumienia, nacze, osi i agregatów. Serwis naprawczy na miejscu zdarzenia to nasza główna usługa ale poza tym wchodzi w grę wszelkie czynności holowniczo-ewakuacyjne, naprawy w serwisach, usługi dźwigowe, dowóz paliwa i gotówki lub płacenie za mandaty.

### Na jakim terenie oferujecie Państwo swoje usługi?

- Dzięki członkostwu w najstarszej i największej organizacji truck assistance w Europie nasze usługi oferujemy na terenie 36 krajów. Są to zarówno wszystkie kraje wchodzące w skład Unii Europejskiej jak i kraje bałkańskie czy też Turcja. Od 1 września nasz serwis możliwy jest również w kilku okręgach Federacji Rosyjskiej (obwód moskiewski, rostowski i leningradzki). Naszymi partnerami zagranicznymi są znane firmy z branży assistance takie jak: AA, ADAC TruckService, ACI GLOBAL, EURO 24 czy SERVICE 24 Austria.

### Czy Starter TruckService to polisa ubezpieczeniowa?

- Nasz program nie jest produktem ubezpieczeniowym. Cechą wyróżniającą jest to, że nie wymaga się od klienta zakupu polisy i dokonania płatności z góry. Jeżeli zarejestrowana u nas firma transportowa w ciągu określonego czasu nie zgłasza awarii to nie jest obciążana żadnymi kosztami. Wszelkie opłaty uiszczą się dopiero w momencie faktycznego zgłoszenia awarii i podjęcia przez nas działań mających na celu jak najszybsze usprawnienie pojazdu.

### Czy chcąc skorzystać z Waszych usług trzeba wcześniej podpisać jakąś umowę?

- Umowa nie jest konieczna ale podpisując ją oszczędza się wiele czasu w przypadku zdarzenia. Nasza umowa to zaledwie dwustronicowy formularz,



za, w którym należy podać podstawowe dane o firmie, używanej flocie i osobach mogących podejmować decyzję w kwestii napraw. Druga strona formularza jest deklaracją wyboru zabezpieczenia płatności. Każde przyjmowane przez nas zlecenie musi zostać zabezpieczone taką gwarancją. W przypadku braku umowy jedyną możliwą formą zabezpieczenia jest przelew bankowy, natomiast podpisując z nami umowę można wybrać jedną z dostępnych w niej opcji (karta paliwowa, gwarancja bankowa, gwarancja ubezpieczeniowa lub depozyt na obsługę i pokrycie kosztów minimum jednego zlecenia).

### Co Was łączy z ZMPD?

- Zostaliśmy wybrani przez Zrzeszenie partnerem strategicznym programu „Razem w przyszłość”, oferując wraz z Sekcją Serwisową ZMPD usługi truck assistance wszystkim uczestnikom tego programu. Przewoźnicy posiadający aktywowaną kartę członkowsko-serwisową upoważnieni są do korzystania ze specjalnych rabatów przewidzianych tylko dla tej grupy. Oferta specjalna to niższa o 25% opłata za obsługę zdarzenia za granicą a w przypadku zdarzeń na terenie Polski 10% zniżki na serwis i obsługę. Niezbędne jest aby osoby zgłaszające awarie informowały nas o członkostwie w w/w programie i podawały numer karty. Tylko w ten sposób nabiera się uprawnień do wspomnianych zniżek.

### Dlaczego warto korzystać ze Starter TruckService?

- Przede wszystkim dzwoni się pod jeden numer telefonu bez względu na markę i typ pojazdu. Poza tym kontakt pomiędzy klientem a naszym centrum zgłoszeniowym zawsze odbywa się w języku polskim nawet jeśli zdarzenie wystąpiło w innym kraju. Ważne jest również to, że oferujemy jednolite ceny za obsługę zdarzeń dzieląc je tylko na krajowe i zagraniczne a na życzenie klienta udostępniamy cenniki obowiązujące w danym kraju co pozwala na dokonanie przybliżonej kalkulacji kosztów interwencji.

Dziękuję za rozmowę.



[www.starter24.pl](http://www.starter24.pl)

## Twój partner na drodze

Starter TruckService to ogólnoeuropejska platforma assistance dedykowana użytkownikom pojazdów dostawczych, ciężarowych, ciągników siodłowych, nacze, podzespołów oraz wyposażenia dodatkowego

 **+48 609 222 222**

**24h/365 dni w roku**



naprawa pojazdu na miejscu zdarzenia, holowanie, wyciągnięcie pojazdu spoza drogi, serwis oponiarski na miejscu zdarzenia, dowóz paliwa, organizacja gwarancji płatności, dowóz gotówki na opłacenie mandatu, naprawa w warsztacie, naprawa i wymiana szyb, zakup biletów komunikacji publicznej, przeładunek towaru.

# Gorycz sukcesu

**Adampol – firma z Zaścianek k. Białegostoku, specjalizująca się w przewozach samochodów osobowych. Sklasyfikowana w pierwszej dwudziestce rankingu firm branży TSL za rok 2007 prowadzonym przez dziennik Rzeczpospolita. Przychód netto Adampolu za rok 2007 wyniósł ponad 360 mln zł. Działalność firmy obejmuje również obsługę spedycyjną i logistyczną, a także serwis i naprawę pojazdów i nacze.**



**Rozmowa z Adamem Byglewskim – wiceprezesem firmy Adampol.**

**– Branża przewozów drogowych, a szczególnie międzynarodowych, przeżywa najgłębszy kryzys od 1989 roku. Tymczasem firma Adampol podpisuje gigantyczny kontrakt z firmą Man opiewający na 13 milionów euro. Jak zatem wytłumaczyć tę sprzeczność?**

– W czasach kryzysu jedni odpadają, a inni pną się w górę. Firma Adampol przeżywała swoje złe dni, kiedy przewoźnicy drogowi prowadzący przewozy chłodnicze triumfowali, mieli swoje żniwa. Od samego początku w naszej firmie zdecydowaliśmy się na wąską specjalizację. Nastawiliśmy się na przewóz

samochodów osobowych. Uczyliśmy się tego wiele lat i w końcu tak się tego nauczyliśmy, że obecny kryzys w branży nie jest dla nas bardzo dokuczliwy. To co również pomaga nam w rozwoju i co przyczynia się do sukcesu naszej firmy, to chłonny rynek Rosji i państw postsowieckich otwarty na samochody pochodzące z UE. Umacniamy na nim swoją obecność. Prawodawstwo Unii Europejskiej, do której należymy, tworzy barierę dla przewoźników z państw ościennych i może dzięki temu nawet w przyszłości uda nam się utrzymać wysoką pozycję.

**– Kto stworzył firmę Adampol?**

– Stworzyłem tę firmę w 1989 roku. Prowadziłem ją samodzielnie przez kolejne dwa lata, a później wraz ze współnikiem do 1996 roku. Wtedy pojawił się inwestor kapitałowy, z którym związał się mój współnik, i nasze drogi się rozeszły. Od 1997 roku w Adampolu pracuje Elena Łukanowa, obecnie Prezes Zarządu firmy. To bardzo ważna osoba, która wraz ze mną decyduje o wyborze drogi rozwoju przedsiębiorstwa.

**– Adampol kojarzy się przede wszystkim z ciężarówkami, które przewożą samochody po całej Europie, ale to nie obrazuje pełnego zakresu działalności firmy. Czym Adampol jest dzisiaj?**

– Obecnie jest to firma, która tworzy małą grupę kapitałową. W niektórych przedsiębiorstwach ma

100% kapitału, w innych 75%. Cała ta grupa kapitałowa zajmuje się organizacją przewozu samochodów osobowych od producenta do klienta. Jest to taki logistic provider.

**– Jak doszliście Państwo do swojego sukcesu?**

– Żadnych rad ani recept nie będę tutaj udzielał. Każdy buduje na własnym doświadczeniu. Najważniejsze to nie poddawać się w trudnych chwilach i trzymać się jednego: nie zmieniać koni przy przeprawie przez bród. W naszym wypadku była to specjalizacja, dużo szczęścia przy dużym nakładzie pracy szefa i załogi. Zawsze powtarzam, że jak szef pracuje, to i załoga pracuje. Bo nie jest tak, że pracownicy są potencjalnymi złodziejami i oszustami. Jeśli ktoś mówi o swoich kierowcach: złodziej i łobuz – to tak naprawdę źle mówi o sobie. I najważniejsze: nieistotne, o której kończymy pracę, ważne, żeby o godzinie ósmej ją rozpoczynać.

**– Jaka jest struktura dochodów Adampolu?**

– Do działalności operacyjnej, czyli typowo przewozowej realizowanej własnymi środkami transportu, nie tylko nie dokładamy, ale wypracowujemy niewielki zysk. Zarabiamy na działalności spedycyjnej – opartej na własnych doświadczeniach przewoźnika. Staramy się stworzyć przyjazne warunki dla tych, którzy z nami współpracują. Nie pobiera-

my prowizji w wysokości 20 czy 25% od świadczonej usługi. Ustaliliśmy ją na poziomie 7-8% brutto, co daje zyski wysokości 4-5% netto. Posiadanie własnych środków transportu daje nam swobodę działania w sytuacjach, gdy przewoźnik wykonujący dla nas usługi rezygnuje, ponieważ gdzie indziej wynegocjował wyższą stawkę, której my nie możemy mu zapłacić. To nam zapewnia płynność w realizacji zamówień.

**- Czy Polska jest dobrym miejscem dla rozwoju transportu?**

- Powodów, żeby powiedzieć, że Polska jest ciepłym, wspaniałym gniazdkiem dla przewoźników (inkubatorem) – nie ma. Ci przewoźnicy, którym się udało, są wyjątkami potwierdzającymi regułę. Mało tego – przez lata obowiązywały w tym kraju przepisy nieprawdopodobnie utrudniające naszą pracę. Chociażby kontrowersyjne paragrafy, mówiące o ratowaniu własnego rynku producentkiego, które znacznie zahamowały rozwój polskiej branży przewozowej. Zresztą otoczenie prawne, w którym przychodzi nam pracować, zaskakuje również teraz. Z ubolewaniem stwierdzam, że to co dzisiaj wyprawia Inspekcja Transportu Drogowego, jest karygodne! Wówczas, gdy kierował nią jej założyciel, dbał, aby miała ludzką twarz. Obecnie, z całym brakiem szacunku dla ITD, mogę powiedzieć, że ten czas minął. Niedawno wprowadzono kretyński przepis dotyczący długości pojazdu silnikowego z naczepą, który nie przystaje do warunków technicznych pojazdów i autotransporterów produkowanych w Unii Europejskiej. W przeciągu czterech tygodni obowiązywania tego przepisu wypisano mi już 450 wniosków o ukaranie. Każdy taki wniosek to odrębna sprawa w NSA. Przewoźników prowadzących tego rodzaju działalność jest bardzo wielu. Nie wspomnę tu o przewoźnikach zagranicznych, którzy najczęściej nie

będą się odwoływać od nałożonych kar, bo nie mają na to ani czasu, ani możliwości. Będą raczej omijać nasz kraj. Kary te doraźnie przyniosą Skarbowi Państwa zysk, ale nie tędy droga; stracimy bowiem dochody z tranzytu. Mam nadzieję, że naciski środowiska przewoźników doprowadzą do wycofania tego przepisu.

**- Od 1989 r. transport przeżywał mniejsze i większe kryzysy. Jak ocenia Pan obecną sytuację i co nas może czekać w tej dziedzinie?**

- Branży nie spotka nic gorszego niż to, co miało miejsce w połowie lat dziewięćdziesiątych: jeżdżenie bez karnetów, ubezpieczeń, zezwoleń. Jeśli o mnie chodzi, to teraz doczekałem fantastycznych czasów. Jesteśmy w Unii Europejskiej, mamy w miarę uregulowane prawodawstwo, możemy na normalnych zasadach pracować w całej Europie. Osobiście czekam tylko na wejście Polski do strefy euro.

**- Czy gdyby zaczynał Pan od nowa – poszedłby Pan tą samą drogą?**

-Dzisiaj, po sukcesie, jakim niewątpliwie było przystąpienie do Unii Europejskiej (w tamtym czasie ma-

rzyłem o posiadaniu siedmiu ciężarówek), wyniki Adampolu przeszły nasze najśmielsze oczekiwania. Jesteśmy jedną z największych, jeżeli nie największą firmą przewozową pod względem obrotów. Nasze przedsiębiorstwo znalazło się również w rankingach światowych – zajmujemy piąte miejsce na liście firm przewozowych General Motors.

Wracając do pytania: Czy zrobiłbym to jeszcze raz? Nie! Gdyby to było możliwe poszedłbym zupełnie inną drogą. Ktoś patrzący z boku powie, że osiągnąłem sukces i to – w polskich warunkach – kolosalny: zyski liczone w dziesiątkach milionów złotych. Jednak cena, jaką za to zapłaciłem, z perspektywy czasu wydaje mi się zbyt wysoka: wewnętrzne wypalenie, ciągłe walenie głową w mur biurokracji, urzędnicy w Urzędach Celnych, na kolei itd. Gdy do tego dodać jeszcze permanentne kontrole UKS – trwające nawet pół roku – powstaje obraz warunków, w jakich musi funkcjonować przedsiębiorstwo.

W drodze do sukcesu...

**Sławomir Jeneralski**

Autotransprtery  
Adampolu



# Słabości publicznego prawa transportowego

Prezentowany tekst jest skróconym zapisem prelekcji wygłoszonej przeze mnie 28 czerwca 2008 r. na seminarium „Aktualne problemy transportu drogowego” w Otwocku. Tekst ten jest próbą oceny niektórych uregulowań ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 ze zm.) z punktu widzenia ich słabości, czasem niedorzeczności, które będę starał się wykazać, a tym samym szkodliwości zarówno dla samego porządku prawnego naszego państwa, jak i rynku transportowego. Zaczynamy od początku.

## Sytuacja finansowa licencjodawcy

Aby uzyskać licencję na transport drogowy, czy to krajowy czy międzynarodowy, trzeba posiadać odpowiednią sytuację majątkową. Wymagana jest sytuacja finansowa lub majątkowa wysokości 9000 euro na pierwszy pojazd i 5000 euro na każdy następny przeznaczony do transportu drogowego. Dla działalności spedycyjnej trzeba się wykazać sumą 50 000 euro. Jak się to ocenia? Odpowiedzi zdaje się dostarczać art. 5 ust. 5 ustawy. Posiadanie sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego wykazuje się m.in. dokumentami potwierdzającymi:

- a) dysponowanie środkami pieniężnymi w gotówce lub na rachunkach bankowych lub dostępnymi aktywami,
- b) posiadanie akcji albo udziałów in-

- nych zbywalnych papierów wartościowych,
- c) udzielenie gwarancji lub poręczeń bankowych,
- d) własność nieruchomości.

Zastanawia, jakim to dokumentem można wykazać dysponowanie gotówką. Trudno coś sensownego sobie wyobrazić, czy może to być oświadczenie osoby trzeciej o zdeponowaniu u niej gotówki, np. żony przedsiębiorcy, czy też jego samego, że taką gotówkę posiada. Być może też taką gotówką należy się wobec organu licencyjnego czy jakiegoś innego wykazać, który sporządzi stosowną notatkę, a więc dokument, który posłuży jako dowód w sprawie o udzielenie licencji. Przepis raczej pozbawiony jest sensu i przez to martwy. Łatwiej już jest z przedstawieniem organowi administracji wyciągu z rachunku bankowego czy też zaświadczenia z banku o stanie rachunku bankowego. Jednak, czy aby taki dokument rzeczywiście dokumentuje rzeczywistą sytuację finansową przedsiębiorcy. Oczywiście, że niekoniecznie. Podmiot nie posiadający żadnego realnego majątku może pożyczyć od kogokolwiek wymaganą sumę i przez krótki czas przetrzymać ją na rachunku tylko w celu uzyskania bankowego zaświadczenia, żeby złożyć je w dokumentacji licencyjnej. Tylko czy ktoś taki ma realną zdolność finansową do prowadzenia działalności transportowej i spełnia wymóg ustawowy, czy tylko tworzy pozór jej spełnienia. Skoro ustawodawca stawia taki warunek, który nota bene jest wykonaniem jednej z dy-

rektyw wspólnotowych, to powinien go realnie, a nie tylko pozornie egzekwować.

Posiadanie akcji lub udziałów faktycznie wskazuje na posiadanie jakiegoś realnego majątku. Tylko dlaczego dopuszczono jako zabezpieczenie „inne zbywalne papiery wartościowe”. Do grupy tej zaliczyć trzeba przecież weksle, czeki, o konosamentach nie wspominając. Jaką wartość ma weksel dla organu licencyjnego, jeśli ten nie jest w stanie ocenić zdolności majątkowej dłużnika wekslowego. Weksel wyraża wiarygodność, jego wartość wyraża się tym, na ile wiarygodny w obrocie jest zobowiązany do jego zapłaty. Sama suma wekslowa może nic nie znaczyć, jeśli za nią stoi przysłowiowy „słup” – ktoś bez majątku, osoba niewypłacalna. Oczywiście, w praktyce organy licencyjne poszukują sensu takiej regulacji, żądając wykazania zdolności majątkowej dłużnika wekslowego, jednak narażają się tu na zarzut przekraczania językowej granicy wykładni prawa.

Zawarcie w katalogu dokumentów potwierdzających zabezpieczenie gwarancji bankowych i poręczeń jest nieporozumieniem i świadczy o braku znajomości natury tych instytucji w obrocie gospodarczym. Zarówno gwarancja, jak i poręczenie jest zabezpieczeniem zazwyczaj jakiejś transakcji i musi wskazywać beneficjenta tego zabezpieczenia, tj. tego, którego interesy chroni. Kogo zatem w dokumentach tych wskazywać jako beneficjenta? Wszystkich aktualnych i przyszłych kontrahentów i ewentualnych poszkodowanych działalnością prze-

woźnika lub spedytora? Niemożliwe. Organ licencyjny? Pozbawione sensu, skoro przepisy o zabezpieczeniach finansowych przedsiębiorcy mają chronić bezpieczeństwo obrotu gospodarczego – zapewniać wypłacalność przewoźnika lub spedytora wobec jego partnerów, a nie organu, który udziela licencji i w żadne gospodarcze relacje z licencjobiorcą nie wchodzi.

Ustawodawca wyróżnił własność i do tego nieruchomości. Prawu takiej właśnie rzeczy (nieruchomości) przypisał zdolność bycia zabezpieczeniem w transporcie drogowym. Dlaczego zignorowano ruchomości, które też sporą wartość mogą mieć, nie wiemy. Dlaczego wreszcie pominięto tu ograniczone prawa rzeczowe, które własnością przecież nie są, takie jak użytkowanie wieczyste nieruchomości czy spółdzielcze prawo do lokalu, trudno dociec. Przecież prawa te także mają wartość i są zbywalne, tak jak prawo własności. Można co prawda wkładać te prawa do „worka”, jako aktywa przedsiębiorstwa, o których mowa w art. 5 ust. 5 pkt 2 lit a, jednak nie dla wszystkich organów licencyjnych może to być takie oczywiste.

### **Pracownik wykonujący przewozy na potrzeby własne**

Palącym problemem jest karanie tak jak za brak licencji, karą w wysokości 8000 zł przedsiębiorców wykonujących przewozy na potrzeby własne tylko z tego powodu, że kierowcą nie jest osobą która ma status pracownika w rozumieniu przepisów prawa pracy, tj. nie jest związana umową o pracę z przedsiębiorcą. Sytuacja taka jest wynikiem niezbyt fortunnej redakcji poniższych przepisów. W art. 4 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym zawarto legalną definicję transportu drogowego, przez który rozumie się krajowy

transport drogowy lub międzynarodowy transport drogowy, a określenie to obejmuje również każdy przejazd drogowy wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do działalności gospodarczej, niespełniający warunków, o których mowa w art. 4 pkt 4 ustawy. W art. 4 pkt 4 czytamy natomiast, że niezarobkowy przewóz drogowy – przewóz na potrzeby własne – jest to każdy przejazd pojazdu po drogach publicznych z pasażerami lub bez, załadowanego lub bez ładunku, przeznaczonego do nieodpłatnego krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego osób lub rzeczy, wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do jego podstawowej działalności gospodarczej, gdy m.in. pojazdy samochodowe używane do przewozu są prowadzone przez przedsiębiorcę lub jego pracowników. Z kolei w myśl art. 2 Kodeksu pracy: „Pracownikiem jest osoba zatrudniona na podstawie umowy o pracę, powołania, wyboru, mianowania lub spółdzielczej umowy o pracę”. W wyniku zestawienia tych norm przyjmuje się dość powszechnie, że jeśli przewóz o cechach przewozu na potrzeby własne wykonywany jest przez kierowcę, który nie ma z przedsiębiorcą jednej z ww. umów o pracę, to wówczas jest transportem drogowym i zgodnie z art. 5 przedsiębiorca taki musi mieć licencję. Jej brak równa się karze w wysokości 8000 zł tylko dlatego, że kierowcą nie jest osoba, która ma jedną z umów o pracę, a np. zlecenia, czy też wykonuje ten przewóz ktoś z bliskich na zasadzie przysługi. Przepisy te są typową legislacyjną pułapką dla zazwyczaj niczego nieświadomych przedsiębiorców, którzy często uświadamiają sobie istnienie tych przepisów z decyzją na kwotę 8000 zł w ręku. Nie chronią one żadnego dobra ani nie wyznaczają wartości. Natomiast

reguły wykładni językowej nadają im taki, a nie inny sens.

### **Pojazd nie zgłoszony do licencji**

Nie mniej dokuczliwy, ale już dla samych przewoźników i zdaje się nie do końca przemyślany przez ustawodawcę, jest przepis lp. 1.2. załącznika do ustawy, zgodnie z którym karze w wysokości 8000 zł podlega przedsiębiorca, który wykonuje przewóz pojazdem nie zgłoszonym do licencji. Obowiązek dokonania takiego zgłoszenia wynika z art. 14 ust. 1 ustawy transportowej, a termin przewidziany na zgłoszenie pojazdu wynosi 14 dni. Brak takiego zgłoszenia w ww. terminie skutkować może wskazaną na wstępie karą. O ile nie budzi zastrzeżeń „zabezpieczanie” tego obowiązku karą pieniężną, o tyle budzi już zastrzeżenia jej obowiązująca wielkość. Jest ona bowiem taka sama jak za wykonywanie przewozów bez licencji. Tak samo traktowany jest więc podmiot, który w ogóle nie poddał się weryfikacji co do zdolności do uzyskania licencji, jak i ten, który przeszedł procedurę uzyskania licencji, jednak zaniedbał tylko zgłoszenie pojazdu do właściwego urzędu. Konstytucyjna zasada proporcjonalności wydaje się być tu naruszona, tym bardziej, że w podobnej sytuacji przewozów na potrzeby własne za wykonywanie przewozów bez zaświadczenia na te przewozy kara (2000 zł) jest inna niż za wykonywanie przewozów pojazdem nie zgłoszonym do zaświadczenia (200 zł). Skarga konstytucyjna wy-daje się tu tylko kwestią czasu.

### **Siedziba**

Niefortunne też są zapisy o właściwości miejscowej organów licencyjnych oraz sposobie oznaczania siedziby przedsiębiorcy. W art. 11 pkt 5 ustawy transportowej zapi-



sano, że w licencji trzeba wskazać przedsiębiorcę, jego siedzibę i adres. Sęk w tym, że siedziba jest właściwością osób prawnych, względnie tzw. ułomnych osób prawnych. Osoba fizyczna nie ma w rozumieniu polskiego prawa siedziby, można mówić w jej przypadku tylko o miejscu zamieszkania. Tam w pierwszej kolejności dokonuje się wszelkich doręczeń i to jest miejsce identyfikowane z punktu widzenia centrum gospodarczego osoby fizycznej, w sprawach sądowych i administracyjnych.

## Wykonywanie uprawnień licencyjnych

Już całkowicie wadliwe z prawnego punktu widzenia są przepisy o wykonywaniu uprawnień licencyjnych w razie śmierci przedsiębiorcy – osoby fizycznej, która posiadała licencję. Zgodnie z art. 16 ust. 4 ustawy „w razie śmierci osoby fizycznej posiadającej licencję organ, który jej udzielił, na wniosek osoby, która złożyła wniosek o stwierdzenie nabycia spadku, wyraża zgodę, w drodze decyzji administracyjnej, na wykony-

wanie uprawnień wynikających z licencji przez okres nie dłuższy niż 18 miesięcy od daty śmierci posiadacza tej licencji.” Idea przepisu jest słuszna: żeby zapewnić ciągłość prowadzenia działalności gospodarczej, ustawodawca pozwala w okresie przejściowym spadkobiercom na wykonywanie uprawnień z licencji. Sęk w tym, że zgodnie z art. 510 §1 k.p.c. wniosek o stwierdzenie nabycia spadku może złożyć nie tylko ten, kto jest spadkobiercą, ale także osoba, która ma w tym interes prawny, np. wierzyciel spadkodawcy. W konsekwencji, jeśli wierzyciel spadku złoży wniosek o stwierdzenie nabycia spadku, to staje się na mocy omawianego przepisu ustawy o transporcie drogowym legitymowanym do wystąpienia o wyrażenie zgody na wykonywanie uprawnień z licencji, blokując niejako spadkobierców, gdyż ci już takiego wniosku złożyć nie mogą wobec wszczęcia przez kogo innego sprawy spadkowej. Chyba nie taka była intencja twórców ustawy i projektując art. 16 ust. 4 ustawy transportowej, nie wzięli pod uwagę przepisów o postępowaniu spadkowym.

## Odstąpienie licencji

Wadliwy jest też przepis art. 15 ust. 1 pkt 2 lit c), który mówi o cofaniu licencji w razie jej odstąpienia osobie trzeciej. Rzecz w tym, że obecnie odstępowanie komukolwiek licencji jest całkowicie zbędne. Wiadomo, że przewoźnik podczas przejazdu musi legitymować się odpisem z licencji i jaki więc sens może mieć odstąpienie wypisu, a nie samej licencji, której miejsce jest w firmie, a nie w pojeździe. Przepis jest więc martwy, bowiem przypadki odstępowania licencji nie powinny się zdarzać; znaczenie może mieć odstąpienie wypisu, lecz czynu takiego ustawa cofnięciem licencji nie penalizuje.

## Cofanie licencji zamiast egzekucji kary

Zastrzeżenia może budzić wykorzystywanie przez organy nakładające kary pieniężne art. 15 ust. 3 pkt 3 lit a) ustawy o transporcie drogowym. Przepis ten mówi, że można (ale nie ma takiego obowiązku) cofnąć licencję, jeśli przewoźnik zalega z regulowaniem należności wobec skarbu państwa. Powołując się na tę normę, organy nakładające kary, mając trudności z ich egzekucją, występują do organów licencyjnych o cofnięcie licencji z powodu zalegania z należnościami wobec skarbu państwa. Działają tu więc organy kontrolne, jak egzekutorzy wymierzonych przez siebie należności, wychodząc ze swej roli stróża porządku na drogach. Nie mogą one jednak być stroną postępowania administracyjnego o cofnięcie przedsiębiorcy licencji. Nie mają w tym bowiem żadnego interesu prawnego. Organ

**ZMPD**

**JMRS**  
Radcowie Prawni

**POMOC PRAWNA  
DLA CZŁONKÓW ZMPD**

Biuro ZMPD - wychodząc naprzeciw oczekiwaniom przewoźników - podjęło współpracę z wyspecjalizowaną w zagadnieniach transportowych kancelarią prawną z Warszawy. Kancelaria w szczególności specjalizuje się w sprawach kar pieniężnych nakładanych przez ITD i inne służby kontrolne.

Radca prawny Paweł Smoręda z kancelarii JMRS Radcowie Prawni w Warszawie uzyskał rekomendację Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce i rozpoczął już świadczenie usług prawnych na rzecz członków ZMPD. Mec. Smoręda posiada wieloletnie doświadczenie w świadczeniu pomocy prawnej w sprawach związanych w transportem drogowym. Jest też autorem publikacji z zakresu prawa transportowego.

Pomoc prawna świadczona jest odpłatnie po cenach konkurencyjnych wymagowanych na podstawie porozumienia podpisanego przez ZMPD z Kancelarią JMRS.

Zainteresowani uzyskaniem pomocy prawnej więcej informacji na ten temat znajdują na stronie internetowej ZMPD: [www.zmpd.pl](http://www.zmpd.pl)  
i pod numerem tel. **0 22 536 10 56**

# W DROGĘ BEZ GOTÓWKI

OPERATOR SYSTEMU

**BERLIO**

CARD

"Berlio Credit Card" służy firmom przewoźnym bezgotówkowe rozliczanie należności za produkty paliwowe, towary i usługi w sieci współpracujących z systemem stacji paliw, domów towarowych, stacji obsługi technicznej, agencji celnych, parkingów, punktów poboru opłat drogowych na terenie Rosji, Białorusi, Polski, Niemiec i Ukrainy



Sp. z o.o. j.v. "KRISMAR"  
21-500 Biała Podlaska, Al. Jana Pawła II 11  
tel./fax 083 343 73 85, tel. 083 343 73 86  
e-mail: krismar@bp.onet.pl  
www.berlio.by  
www.krismar-berlio.pl

licencyjny po uzyskaniu takiego wniosku działa w ramach uznania administracyjnego. Samodzielnie ocenia, czy należy wszcząć postępowanie i cofnąć licencję. Uznanie nie oznacza dowolności. Muszą zatem zachodzić jakieś szczególne przyczyny uzasadniające cofnięcie licencji. Uważam, że powinny być one ważne, bowiem cofając licencję, uniemożliwia się prowadzenie działalności gospodarczej, która jest jedną z wolności konstytucyjnych. Cofnięcie w tym wypadku licencji powinno mieć miejsce, jeśli zaległości przedsiębiorcy są wyrazem jego rażących zaniedbań, złej woli, jest ich znaczna liczba, nieregulowanie należności jest wynikiem notorycznego uchylania się od realizacji obowiązku, zatwardziałości i lekceważenia prawa. W żadnym razie postępowanie o cofnięcie licencji nie powinno być substytutem czynności egzekucyjnych i zmierzać do wypełnienia obowiązku zapłaty kary pieniężnej. Do tego celu służą organom kontrolnym jako wierzycielowi środki egzekucyjne. Represyjność tych zachowań dziwi tym bardziej, że pozbawienie przedsiębiorstwa licencji nie zwiększy, lecz zmniejszy jego zdolność do uiszczenia należności objętej decyzjami.

## Zasady odpowiedzialności przewoźników

20 czerwca 2007 r. był dniem kiedy to weszła w życie ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 99, poz. 661). Na mocy tej noweli zmieniono treść art. 92a i 93 ustawy transportowej dotyczący odpowiedzialności za naruszenia drogowe wobec organów inspekcyjnych. Przepisy te, z punktu widzenia przewoźników pożyteczne, mają na celu złagodzenie odpowiedzialności administracyjnej wykonujących transport drogowy i przewozy na potrzeby własne. Nowela jednak nie tworzy zawartego systemu odpowiedzialności prawnej wykonujących

przewozy drogowe. Wystarcza nawet pobieżna lektura nowych przepisów, aby spostrzec niejednorodność w określeniu okoliczności wyłączających odpowiedzialność.

Zwolnienie z odpowiedzialności następuje w razie „braku wpływu” na powstanie naruszenia (art. 92a ust. 4) i od tego już w chwili kontroli dowody mają na to jednoznacznie wskazywać. Można się spytać, a co jeśli wskazują, ale nie jednoznacznie, kiedy trzeba dokonać dalszych czynności w sprawie. Ponadto, w razie stwierdzenia takich okoliczności nie wszczyna się postępowania. Czy warunkiem zatem zwolnienia z odpowiedzialności jest niewszczęcie postępowania w sprawie? Wszczęcie tego postępowania powoduje już nałożenie kary, nawet jeśli ów „brak wpływu” zostanie udowodniony. Dalej zwalnia się przewoźnika z odpowiedzialności w razie wystąpienia „zdarzeń” lub „okoliczności”, których „wykonujący przewozy nie mógł przewidzieć” (art. 93 ust.7). Ten przepis jest już czytelniejszy, ale też nie wiadomo, czy ów wykonujący przewóz, na którym ciąży obowiązek przewidywania, to kierowca czy przedsiębiorca. Jeśli dodamy do tego już zupełnie odmienną konstrukcję odpowiedzialności podmiotów wykonujących inne czynności związane z przewozem (art. 93 ust. 9), gdzie ich odpowiedzialność uzasadnia „wpływ lub godzenie się na powstanie naruszenia”, mamy niezwykle bogaty obraz różnych okoliczności wyłączających odpowiedzialność, zawarty zaledwie w trzech jednostkach redakcyjnych ustawy. Nie jest celem tego artykułu prezentowanie koncepcji rozwiązań tych zawłości, w każdym razie niejednorodność i enigmatyczność regulacji prowadzi do tego, że jest ona faktycznie ignorowana przez organy kontrolne.

**Paweł Smoręda**

radca prawny z Kancelarii JMRS

Radcowie Prawni

# Wypadki autobusów były i będą się zdarzać! Co robić?

Kilka lat temu przeprowadzono na Uniwersytecie w Hanowerze badania porównawcze stopnia bezpieczeństwa różnych typów transportu publicznego. Okazało się, że prawdopodobieństwo wypadku podczas podróży autobusem jest o 39 razy mniejsze w porównaniu z jaz-

dą samochodem, 12,5 razy mniejsze w przypadku lotu samolotem i 4 razy mniejsze w porównaniu z podróżą pociągiem. Wyniki pocieszające, ale co zrobić, gdy co roku dopada nas w sezonie wakacyjnym tzw. „czarna seria” wypadków autokarów, nijak mająca się do powyższych statystyk.

W związku ze wzrostem ilości poruszających się samochodów, problematyka bezpieczeństwa stała się od dłuższego czasu istotnym składnikiem ożywionych dyskusji na ten temat. Niestety – to należy nadmienić na samym początku – problem bezpieczeństwa nadwozi autobusowych nie jest tak głęboko przestudiowany, jak ma to miejsce w klasycznych nadwoziach samochodów osobowych. Dlatego pewnikiem jest, że autobus czy autokar bezpieczny w 100% nie istnieje. Pomimo tego wszyscy pragniemy, aby tak było. Może więc dlatego nagminnym stało się postępowanie części światła dziennikarskiego i innych relacjonujących wypadek osób budujących strach i trwogę w opinii publicznej przed wszystkimi i wszystkim związanym z autobusami. W mediach powstaje dosłownie wyścig, kto bardziej zmiesza z błotem kierowcę, autobus i firmę przewoźową. Prawdą jest, że przypadki przekraczania czasu pracy kierowcy, niszczenia wykresówek tachografów czy łamanie przepisów drogowych itd., pojawiają się bardzo często, lecz niekoniecznie właśnie to musi być przyczyną wypadku. Niestety obliczono, że aż 85% zdarzeń drogowych spowodowanych jest błędem człowieka. Pozostałe wynikają z niedoskonałości pojazdów i drogi, zarówno w sensie ich konstrukcji, jak i stanu technicznego. Jednak te same statystyki informują, że więcej niż połowa



Archiwalne zdjęcie z gazety codziennej, zderzenia autobusu z pociągiem



Badania układu ESP na torze doświadczalnym Volvo

wypadków autobusów ma miejsce nie z winy kierującego autokarem. Pomimo, że badania i analizy wykazują jednoznacznie, że decydującym czynnikiem wypadkogennym jest człowiek, a w nim jego osobowość i kultura oraz wydolność psychosomatyczna i poziom wykszolenia, to i tak z reguły wszyscy poszukują przyczyn jeszcze gdzieś indziej. Nie próbujemy jednak wydawać wyroków skazujących zbyt wcześnie, a tak niestety się często dzieje.

Patrząc z innego punktu widzenia, autobus jest bardzo bezpiecznym środkiem transportu. Jego wyposażenie pod względem bezpieczeństwa zaczyna dorównywać samochodom osobowym. W starciu z małymi uczestnikami ruchu autobus zawsze wychodzi obronną ręką. Tylko w zderzeniach z podobnymi wielkością pojazdami (lub przeszkodami) oraz podczas przewrotki zachodzi duże prawdopodobieństwo na zaistnienie ofiar, także śmiertelnych. Tutaj niestety skutki wypadków nie zawsze zależą od modelu, rocznika czy zamontowanych systemów bezpieczeństwa. Autobusy reprezentują bowiem pojazdy o dużej masie i skutki poważnej kolizji drogowej są nieporównywalnie większe niż w nadwoziach pojazdów osobowych. Dużo zależy też od specyfiki wypadku. Wróćmy do tragedii autobusu w Serbii z lipca tego roku, gdzie zginęło 6 osób. Wietrząc sensację, niektóre media nieoficjalnie odkryły, że autobus od 2 dni nie ma przeglądu. Czy coś by się zmieniło, gdyby ten przegląd był wykonany? Uszkodzenia pojazdu i liczba ofiar w przewrotkach autokarów wyłącznie zależą od warunków uderzenia, na co i z jaką prędkością się przewracamy. W tym przypadku autobus częścią pokładu górnego wpadł do rowu, zaistniały znaczne odkształcenia ściany i dachu, a niektórzy pasażerowie zosta-

li wciągnięci pod pojazd. Niestety, na taką sytuację nie ma wpływu ani ważny przegląd pojazdu, ani policyjna kontrola autokaru przed

odjazdem wycieczki. Podczas przewrotki pomóc tylko może dyscyplina pasażerów, którzy zapinają się w pasy lub dyscyplinujący kierow-



Zachowanie się Mercedesa Travego bez układu ESP



Zachowanie się Setry TopClass 400 w tej samej sytuacji, lecz z układem ESP



Neoplan Cityliner – badania układu CDS

ca, który skutecznie wyegzekwuje tę prośbę. Pasy zabezpieczyłyby przecież pasażerów przed wypadnięciem. Niestety, praktycznie nikt w autokarach ich nie zapina, ponieważ krępuje to ruchy i wygodę podczas długiej podróży. Wspomogę się jeszcze jednym przykładem. W kwietniu tego roku w Hiszpanii przewraca się nowy autokar Scania Irizar PB. Nie była to wina kierowcy tylko pijanego współtowarzysza drogi. Autobus spełnia z zapasem wymagania w zakresie wytrzy-

małości podczas przewracania się. Niestety, nic to nie pomogło, zdecydowała specyfika i warunki przewrotki. Autokar przewrócił się na autostradzie na zatoczkę z barier ochronnych i awaryjną budkę telefoniczną. Część barier i elementy budki wbiły się do środka powodując śmiertelne obrażenia u 9 osób, pomimo iż podróżni zapięci byli w pasy bezpieczeństwa.

Wiedząc, że czynnik ludzki jest najsłabszym ogniwem w tym całym łańcuszku zdarzeń, podejmuje się

aktywne działania, aby możliwie zmniejszyć prawdopodobieństwo wypadku (bezp. czynne), a jeżeli już dochodzi do takiej sytuacji, należy ograniczyć jego skutki do możliwego minimum (bezp. bierne). Czynności kierowcy jako elementu niedoskonałego są korygowane przez najzmyślniejsze układy, a jeśli nic się nie da już zrobić i dochodzi do wypadku, do walki o życie i zdrowie podróżnych włącza się technologia zastosowana w danym pojeździe. Układy ABS oraz ASR są na wyposażeniu standardowym praktycznie wszystkich nowych autobusów, i te systemy każdy z nas zna, nawet układ BAS (Brake Assistant System), czyli asystent hamowania coraz częściej pojawia się w ofercie wyposażenia. BAS działa razem z układem ABS i służy do zwiększenia skuteczności układu hamulcowego podczas hamowania awaryjnego (gwałtownego). Umieszczony przed pompą hamulcową czujnik wykrywa gwałtowne naciśnięcie na pedał hamulca, co sugeruje chęć nagłego zatrzymania pojazdu. Układ na drodze elektronicznej wywołuje maksymalne ciśnienie w układzie hamulcowym. Droga hamowania skrócić się może w ten sposób nawet o kilkanaście procent. Pomysł systemu to efekt badań, z których wynika, iż większość kierowców nawet w sytuacji awaryjnej naciska na pedał hamulca ze zbyt małą siłą, by droga hamowania osiągnęła minimalną długość. Coraz częściej w autokarach oferuje się za dopłatą system ESP, a w niektórych droższych modelach jest już on w standardzie. ESP to układ stabilizacji toru jazdy (Electronic Stability Program). Bez ABS-u i ASR-u nie ma prawa on istnieć. Zadaniem ESP jest zachowanie założonego przez kierowcę toru jazdy, przede wszystkim na zakrętach. Komputer, analizując zebrane dane, porównu-

System Volvo  
– Front Impact  
Protection  
(FIP)  
– podczas  
testów zderzeń  
czołowych



Front Underrun  
Protection  
System  
(FUPS)  
zapobiega  
w Volvo  
wjechaniu  
pod autobus  
samochodu  
osobowego



je rzeczywistą trajektorię ruchu z pożądaną, wynikającą ze skrętu kół kierowanych, i koryguje odpowiednio jej przebieg, regulując siły napędowe i hamujące w poszczególnych kołach. Uwzględnia przy tym chwilową przyczepność i prędkość jazdy pojazdu. Należy wymienić też innowacyjny układ stosowany w pojazdach Evobusa. Jest nim system kontroli ciągłego hamowania DBL (Continuous Braking Limiter). System ten ogranicza przyspieszanie autobusu podczas długich zjazdów ze wzniesień. Aby utrzymać zadaną tempomatem prędkość, hamowanie odbywa się przy użyciu retardera oraz silnika. W przypadku przekroczenia ustalonej prędkości, system przypomina kierowcy o konieczności użycia hamulców zasadniczych. Dodatkowym, nowym systemem jest adaptacyjny system kontroli odległości ACC (Adaptive Cruise Control). W Mercedesie i Setrze nosi nazwę ART – Abstands Regel Tempomat. Minimalizuje on możliwość najechania autokaru na tył poprzedzającego pojazdu. System ten kontroluje za pomocą radaru, wykorzystując zasadę efektu Dopplera, odległość od poprzedzającego pojazdu, jego położenie oraz jego prędkość. ACC może samodzielnie zmniejszać prędkość poprzez hamowanie silnikiem. Jeśli to nie wystarczy, uruchamiany jest układ hamulcowy. Gdy potrzebne jest gwałtowne hamowanie, kierowca jest informowany o tym dzwonkiem. Po zażegnaniu niebezpieczeństwa zwiększana jest prędkość do wartości uprzednio zadanej. Układ sprawdza się najlepiej w trudnych warunkach pogodowych, takich jak mgła, opady deszczu czy śniegu, gdyż ma przewagę nad zawodnym okiem ludzkim.

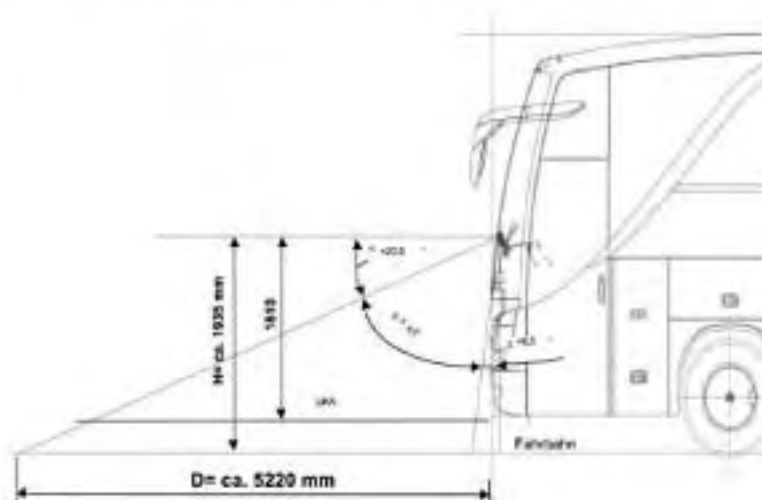
Kolejne pomysłowe rozwiązania w zakresie bezpieczeństwa czynnego tożsame są z innymi podzespoła-



Mała kamera umieszczona nad kokpitem śledzi pasy na jezdni (system LGS)



System śledzenia pasów na jezdni w Setrze działa niestety tylko przy dobrze widocznych liniach poziomych



Podgląd na obszar działania układu LGS. Pasy wykrywane są ponad 5 m przed autokarem

mi podwozia lub dotyczą bezpośrednio zachowania się kierowcy. Na długich i monotonicznych odcinkach lub podczas jazdy nocą często występuje u kierowców zmniejszona koncentracja lub pojawia się kilkusekundowy sen. Stąd wziął się pomysł na system utrzymania pasa

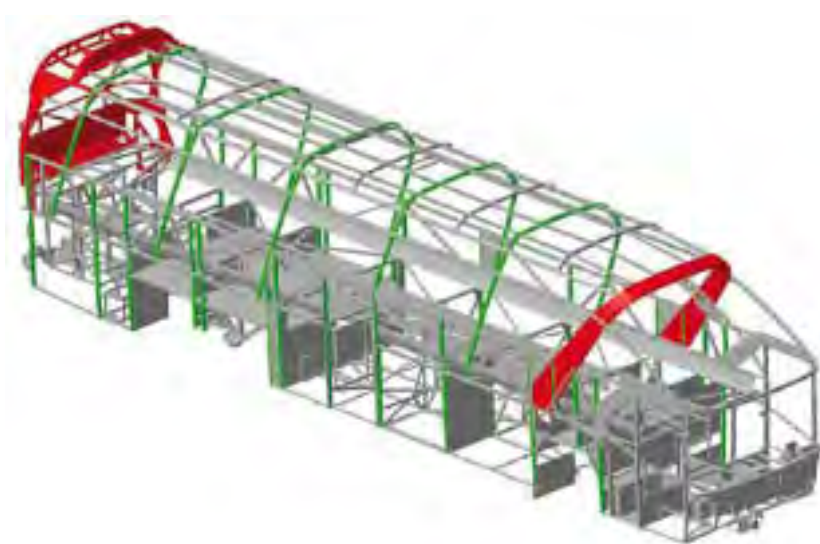
ruchu LGS (Line Guard System). Kontroluje on nieoczekiwaną tendencję pojazdu do opuszczenia pasa ruchu. Jeśli dojdzie do takiej sytuacji bez uruchomienia kierunkowskazu, to włączy się ostrzegawczy sygnał. Wyszukiwane są linie wyznaczające pasy ruchu i następnie analizowana jest pozycja pojazdu w stosunku do tych linii. Jeśli np. z powodu braku pasów ruchu nie jest możliwe generowanie ostrzeżeń, kierowca informowany jest o tym poprzez wskazanie na wyświetlaczu. Nowością, którą znajdziemy w autokarach (MAN i Neoplan), jest sterowany elektronicznie system tłumienia drgań podwozia CDS (Comfort Driver Suspension). W sytuacjach nagłego hamowania, wymijania czy jazdy po łukach jednostka sterująca generuje instrukcje, które w postaci impulsów automatycznie zmieniają charakterystykę elementów tłumiących zawieszenia. Sprawia to, że nadwozie pojazdu znajduje się zawsze pionowo względem podłoża.

Pojęcie bezpieczeństwa biernego odnosi się do elementów i zespołów, które mają wpływ na zmniejszenie szkodliwości skutków wypadku dla wszystkich osób znajdujących się w pojeździe. Dziś nowoczesne autokary wyposaża się w dodatkowe elementy konstrukcji nadwozia, które mają za zadanie realizować określony cel działania. Wymogiem jest, aby każdy nowy autobus spełniał normy regulaminu ECE R-66 określającego wytrzymałość konstrukcji w przypadku dachowania. Od 2003 roku regulamin ECE R-66 jest załącznikiem nr IV – „Wytrzymałość konstrukcji nośnej” Dyrektywy Europejskiej nr 2001/85/WE. W tym temacie najwięcej kunsztu inżynierskiego wykazali konstruktorzy Neoplana w modelu Starliner. W przedniej i tylnej części przestrzeni pasażerskiej instaluje się dwa

Tak wygląda belka zapobiegająca wjechaniu auta osobowego pod autobus (system FUPS)



Neoplan Starliner – elementy nadwozia (zaznaczone na czerwono) zapewniają wytrzymałość przy wywrocie



Trening bezpiecznej jazdy PROFIDRIVE realizowany przez MAN-a



specjalne pałąki przeciwbotażowe. Wykonanie ich z włókien węglowych pozwala w znacznie szerszym stopniu ograniczyć odkształcenia przestrzeni pasażerskiej niż to ma miejsce w przypadku tradycyjnej budowy nadwozia. Statystyki wykazują, że około 62% wypadków stanowią różne zderzenia czołowe i dlatego też oferuje się systemy łagodzące ich skutki. Aby zwiększyć bezpieczeństwo kierowcy i pilota w sytuacji zderzenia czołowego, Volvo wprowadził system FIP (Front Impact Protection). Jest to wzmocnienie ściany przedniej chroniące przed skutkami zderzenia czołowego. Wiadomym jest też, że podczas zderzenia czołowego kierowca uderza kolanami w kokpit. Dlatego opracowano system KIP (Knee Impact Protection), chroniący kierowcę przed ryzykiem urazów kolan i nóg. Jego istotą jest zespół paneli

absorbujących energię, umieszczonych za deską rozdzielczą. Volvo wprowadziło także do swoich autokarów system, który zapobiega wbiciu się innych pojazdów pod autokar w przypadku zderzenia czołowego – FUPS (Front Under-run Protection System). Głównym elementem systemu FUPS jest stalowa belka znajdująca się za przednim zderzakiem autobusu. Dzięki temu w chwili zderzenia strefy zgniotu w samochodzie spełniają swoją rolę, zaś energia uderzenia jest rozpraszana.

Powyższe systemy bezpieczeństwa są już oferowane w autobusach. Niczym nie da się jednak zastąpić kierowcy, który jest decyzyjno-wykonawczym ogniwem bezpiecznej podróży. Niestety, niedoskonałym. Co można więc zrobić więcej? Reorganizować przepisy dotyczące poruszania się autobu-

sów po drogach? A może budować poczucie odpowiedzialności u kierowców? Jak widać nie ma jasnej odpowiedzi. Najlepszym rozwiązaniem jest ciągle zwiększanie poziomu wyszkolenia kierowców. Dziś każdy z producentów przeprowadza treningi bezpiecznej jazdy, a w nich rozpoznawanie sytuacji niebezpiecznych, unikanie i sztuka ich opanowywania, poznawanie granic możliwości pojazdu, uwrażliwienie na sytuacje krytyczne oraz poznanie praw fizyki podczas jazdy. Bezpieczne autobusy już mamy, teraz przychodzi czas na bezpiecznych kierowców.

**Michał Mariański**

Fot.: Producenci

*Michał Mariański jest doktorantem Instytutu Pojazdów Politechniki Łódzkiej, zajmuje się bezpieczeństwem autobusów w szerokim zakresie, pracuje także jako dziennikarz*



Biuro Obsługi Klienta  
Programu ZMPD  
„Razem w przyszłość”

Tel. 022-5361090  
sekcjaserwisowa@zmpd.pl

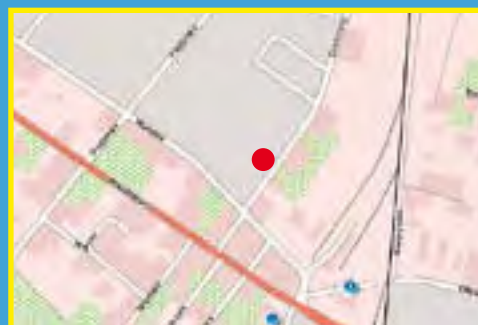
[www.uslugi.zmpd.pl](http://www.uslugi.zmpd.pl)



## CENTRUM SERWISOWE TRUCKSERVICE ZMPD

dla użytkowników aktywnych Kart ZMPD

- profesjonalna obsługa
- wyjątkowo korzystne ceny



EPO-TRANS SERWIS  
ul. Graniczna 5  
43-100 Tychy  
Tel. 032-3278918-19  
Faks 032-3278920  
epo-serwis@katowice.home.pl  
[www.epo-trans.com.pl](http://www.epo-trans.com.pl)



# Strefy ochrony środowiska – teraz także w Danii!

W Danii pierwsze strefy ograniczonego ruchu zostały wprowadzone dnia 1 września 2008 roku. Oznacza to, że ciężarówki z silnikami wysokoprężnymi i autobusy o masie powyżej 3500 kg muszą mieć zainstalowane filtry cząsteczkowe, jeżeli ich silniki nie spełniają wymagań normy Euro 3. Z dniem 1 lipca 2010 roku wymagania te zostaną zaostrzone – jeśli silniki nie będą wówczas spełniać wymagań normy Euro 4, konieczna będzie instalacja filtra cząsteczkowego.

W wielu miastach Europy wprowadzono już strefy ograniczonego ruchu. Obecnie największe miasta Danii także wprowadzają takie strefy.

„Zanieczyszczenie cząstkami stałymi to najpoważniejszy problem

zanieczyszczenia powietrza w kilku duńskich miastach. Ciężarówki i inne ciężkie pojazdy z silnikami wysokoprężnymi odpowiadają za mniej więcej połowę szkodliwego zanieczyszczenia cząstkami stałymi”, mówi Christian Lange Fogh z Działu Przemysłowego Duńskiej Agencji Ochrony Środowiska.

Według Ove Holma, Głównego Ekonomisty w Danish Transport and Logistics (DTL), na nowych przepisach skorzystają nie tylko miasta:

„Duńscy przewoźnicy rozumieją potrzebę ograniczenia zanieczyszczenia powietrza. Zwłaszcza kierowcy pracujący przy pojazdach, np. śmieciarkach i dźwigach, odniosą korzyść z mniej zanieczyszczających spalin”, twierdzi Ove Holm.

## Nowe wymagania w Danii

W duńskich strefach ograniczonego ruchu wprowadzone zostaną określone wymagania dla ciężarówek i autobusów o masie powyżej 3500 kg.

„Wraz z wprowadzeniem stref ograniczonego ruchu pojazdy ciężkie z silnikami wysokoprężnymi będą musiały spełniać wymagania obowiązujących norm europejskich. Do dnia 1 lipca 2010 roku minimalny wymóg dla pojazdów to norma Euro 3; po dniu 1 lipca 2010 roku pojazdy będą musiały spełniać – jako minimum – wymagania normy Euro 4,” informuje Christian Lange Fogh z Działu Przemysłowego Duńskiej Agencji Ochrony Środowiska, który uczestniczył we wstępnych pracach nad nowymi unormowaniami.

Strefy ograniczonego ruchu wprowadzono najpierw w dwóch duńskich miastach – Kopenhadze i Frederiksbergu. Aalborg podąży ich śladem od 1 lutego 2009 roku. Z kolei miasto Aarhus przewiduje, że strefa ograniczonego ruchu zostanie ustanowiona w przybliżeniu dnia 1 stycznia 2010 roku, zaś władze Odense nie podjęły jeszcze decyzji.

## Filtry wyłapują do 80-90% cząstek stałych

Pojazd z filtrem cząsteczkowym będzie zawsze mógł wjechać do duńskich stref ograniczonego ruchu, nawet jeżeli filtr został zamontowany po zakupie pojazdu, pod warunkiem, iż spełnia on szereg ściśle określonych wymagań. Filtry cząstek stałych wyłapują do 80-90% cząstek stałych z gazów wydechowych i z reguły kosztują od 40 000 DKK do 70 000 DKK wraz z montażem.

„W wielu krajach strefy ograniczonego ruchu wprowadzono wcześniej niż w Danii – na przykład w Anglii, Niemczech czy Holandii, co oznacza, że mamy mnóstwo doświadczeń do wykorzystania. Doświadczenia pokazują, iż filtry cząsteczkowe odpowiadające określonej normie są skuteczne wyłącznie w razie spełnienia trzech warunków: zainstalowano odpowiedni filtr, zamontowano go prawidłowo oraz jest on właściwie konserwowany. Sprzedaż filtrów cząsteczkowych przeznaczonych do montażu w pojazdach używanych osiągnęła liczbę pół miliona sztuk”, mówi Ken Friis Hansen, Menedżer ds. Technologii Emisji w Dinex.

Znak informuje, iż wjeżdżacie do duńskiej strefy ograniczonego ruchu



Dinex specjalizuje się w produkcji rur wydechowych do pojazdów i maszyn z silnikami wysokoprężnymi. Firma została założona w Danii w roku 1982, zaś obecnie zatrudnia 900 pracowników i posiada filie w kilku krajach Europy. Dziesięć lat temu firma Dinex rozpoczęła sprzedaż filtrów cząsteczkowych – dzisiaj odpowiadają one 16,7% łącznych obrotów firmy.

### Wymierny efekt stosowania filtrów cząsteczkowych w Szwajcarii

Ken Friis Hansen twierdzi, iż Szwajcaria jest liderem, jeżeli chodzi o stosowanie filtrów cząsteczkowych. Wszystko zaczęło się od budowy tuneli i rozwoju górnictwa; filtry instalowano w pojazdach, aby ochronić pracowników przed niebezpiecznymi cząstkami stałymi.

„Dzięki temu Szwajcaria zdobyła przewagę, zaś obecnie mija dziesięć lat od chwili, gdy kraj ten ustanowił obowiązek montowania filtrów cząsteczkowych w pojazdach z silnikami wysokoprężnymi. Skutki tych działań widać po jakości powietrza”, mówi Ken Friis Hansen z Dinex.

### Dokumentacja duńskich stref ograniczonego ruchu

Ostatnimi laty w szeregu miast Europy wprowadzono strefy ograniczonego ruchu.

„Duńscy przewoźnicy eksportowi na ogół używają nowych ciężaró-



Filtr cząsteczkowy z firmy Dinex

wek, w związku z czym spełnienie wymagań w zakresie ochrony środowiska nie jest dla nich problemem. Mogą występować trudności praktyczne z otrzymaniem odpowiedniej naklejki, ale w tym pomóc może Applus, firma zajmująca się kontrolami pojazdów,” informuje Ove Holm, Główny Ekonomista w Danish Transport and Logistics (DTL).

Jednakże otrzymanie odpowiedniej naklejki w duńskich strefach ograniczonego ruchu nie będzie problemem dla kierowców zagranicznych. Tylko kierowcy duńscy muszą posiadać naklejkę na szybie przedniej.

„Wystarczy, aby zagraniczny kierowca ciężarówki pokazał dowód

rejestracyjny pojazdu. Jeżeli jednak pojazd spełnia wymagania, ale został zakupiony przed wejściem w życie tych wymagań, kierowca będzie musiał okazać dodatkowe dokumenty, na przykład fakturę. Jeżeli zaś pojazd nie spełnia wymagań normy Euro, kierowca będzie musiał udokumentować, że od czasu zakupu pojazd wyposażono w filtr cząsteczkowy spełniający duńskie wymagania,” objaśnia Christian Lange Fogh z Działu Przemysłowego Duńskiej Agencji Ochrony Środowiska.

Dodatkowe informacje:  
[www.greenzones.dk](http://www.greenzones.dk)

AW

### Wymagania w zakresie dostępu do nowych duńskich stref ograniczonego ruchu

Norma Euro	Obowiązuje od	Wymóg
Euro 2 i poprzednie unormowania	–	zakaz wjazdu bez filtra
Euro 3	1 października 2001 r.	zakaz wjazdu bez filtra po dniu 1 lipca 2010 roku
Euro 4	1 października 2006 r.	wjazd dozwolony
Euro 5	1 października 2009 r.	wjazd dozwolony

# Koszty w transporcie – apel

Szanowni Państwo,

*Instytut Transportu Samochodowego od kilku lat bada w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego i kalkuluje średnie jednostkowe koszty przewozów. Celem, jaki stawia sobie Instytut jest monitorowanie kształtowania się kosztów 1 wozokilometra przebiegu i struktury tych kosztów wg przedsiębiorstw różnej wielkości i wg rodzajów przewozów.*

*Problematyka kształtowania się kosztów jednostkowych jest szczególnie aktualna na polskim rynku transportu samochodowego w sytuacji obserwowanej silnej konkurencji wewnątrzgałęziowej oraz wzrostu kosztów jednostkowych przede wszystkim na skutek wzrostu cen paliw i kosztów pracy.*

*Z dotychczasowych obserwacji wynika, że jednostkowe koszty przewyższają niejednokrotnie poziom stawek oferowanych przez usługobiorców i przez firmy spedycyjne. W sytuacji gwałtownie spadającej rentowności przedsiębiorstw przewozowych, zrozumiałe są zapytania przewoźników, jak bronić swoich racji?*

*Wyniki badań średnich jednostkowych kosztów przewozów w transporcie samochodowym prowadzonych przez niezależną jednostkę, jaką jest ITS, uogólnione na określone zbiorowości przedsiębiorstw, mogą stanowić pewien argument w negocjacjach stawek przewozowych. Wyniki badań w przedmiotowym zakresie stanowią również przedmiot zainteresowania Ministerstwa Infrastruktury odpowiedzialnego za kształt polityki transportowej kraju.*

*ITS jest przygotowany narzędziowo i kadrowo do prowadzenia badań kosztowych. Problemem jest pozyskanie stałej, odpowiednio licznej grupy przedsiębiorstw, które anonimowo przekazywałyby Instytutowi dane o poniesionych kosztach w poszczególnych kwartałach roku.*

*W swoich badaniach ITS stosuje formę anonimowej ankietyzacji. Ankiety „papierowe” są przesyłane pocztą. Ankieta w formie elektronicznej znajduje się na stronie internetowej ITS ([www.its.home.pl](http://www.its.home.pl); Badania ekonomiczne – Badanie kosztów transportu samochodowego – ANKIETA). Kalkulacje wielkości średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu dokonywane są na podstawie tworzonej w oparciu o informacje z przedsiębiorstw transportu samochodowego bazy danych o kosztach. Im większa liczba przedsiębiorstw będzie uczestniczyła w badaniach kosztów, tym wyniki kalkulacji będą bardziej obiektywne.*

*Zadaniem Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, reprezentującego liczną rzeszę przewoźników samochodowych w Polsce, jest przede wszystkim dbałość o interes ekonomiczny działalności przewozowej swoich członków. Stąd Zrzeszenie popiera inicjatywę Instytutu Transportu Samochodowego w zakresie badania średnich jednostkowych kosztów w transporcie samochodowym.*

Krystyna Bentkowska-Senator

## **OD REDAKCJI**

Analiza kosztów funkcjonowania firm transportowych w Polsce nie może być oparta na spekulacjach teoretycznych, jeżeli ma być wykorzystana do wiarygodnej i niepodważalnej diagnozy kondycji finansowej całej branży. Wiedzą, opartą na doświadczeniu, pracy w konkretnych warunkach, która pozwoliłaby dokonać takiej diagnozy, dysponują tylko przewoźnicy.

Dlatego ZMPD, wspólnie z ITS, już od blisko dwóch lat prowadzą badania, które pozwalają stworzyć solidne podstawy do analizy kosztów. Niestety, skala zainteresowania przewoźników jest bardzo daleka od oczekiwań autorów projektu.

Dysponowanie taką wiedzą pozwoliłoby na opracowanie przez organizacje transportowe, regionalne i centralne analiz sytuacji ekonomiczno-finansowej środowiska przewoźników drogowych. To z kolei byłoby podstawą do prowadzenia racjonalnego dialogu z Ministerstwem Infrastruktury rządem w celu kształtowania odpowiednich instrumentów polityki transportowej państwa (np. podatki) i tworzenia odpowiednich (!) warunków funkcjonowania polskich przedsiębiorstw.

Reasumując: uczestnictwo w anonimowych badaniach ankietowych prowadzonych przez ZMPD i ITS leży w jak najlepiej pojętym interesie przedsiębiorców transportowych.

## ANKIETA PRZEDSIĘBIORSTWA CIĘŻAROWEGO TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

Ankieta jest anonimowa. Dane w niej zawarte służą jedynie do badań prowadzonych w Instytucie Transportu Samochodowego i w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych

I kwartał 2008

W celu prawidłowego wypełnienia ankiety prosimy:

Zaznaczyć odpowiedzi znakiem **X** w kwadratach lub w miejscach wykropkowanych wpisać liczbę .....

1. Charakterystyka przedsiębiorstwa				
1.1. Zakres działalności przedsiębiorstwa: .....				
krajowy <input type="checkbox"/>		międzynarodowy <input type="checkbox"/>		inne* <input type="checkbox"/>
przewóz rzeczy <input type="checkbox"/>		przewóz rzeczy <input type="checkbox"/>		spedycja <input type="checkbox"/>
				przewóz osób <input type="checkbox"/>
1.2. Lokalizacja przedsiębiorstwa: województwo .....				
1.3. Forma przedsiębiorstwa: spółka kapitałowa <input type="checkbox"/>				
		osoba fizyczna <input type="checkbox"/>		inna - jaka? <input type="checkbox"/>
1.4. Kapitał: krajowy <input type="checkbox"/>				
		zagraniczny <input type="checkbox"/>		mieszany <input type="checkbox"/>
				<input type="checkbox"/>
		pow. 3.5 do 12 t dmc		pow. 12 t dmc
1.5. Liczba eksploatowanych sam. ciężarowych i ciągników siodłowych				
1.6. Szacunkowa wielkość przewozów w kwartale (w tonach)				
1.7. Liczba pracowników ogółem, w tym kierowców: .....				
2. Charakterystyka kosztów przedsiębiorstwa transportu samochodowego				
Sposób podania kosztu: wartość bezwzględna w kwartale (zł)		lub struktura w kwartale %		
2.1. Koszty w układzie kalkulacyjnym w I kw. 2008 r.:				
		Przewozy krajowe		Przewozy międzynarodowe
		pow. 3.5 do 12 t dmc	pow. 12 t dmc	pow. 3.5 do 12 t dmc
				pow. 12 t dmc
- materiały pędne i eksploatacyjne				
- usługi remontowe i naprawy				
- ogumienie				
- amortyzacja**				
- koszt kredytu (obsługa + raty)				
- koszt leasingu (obsługa + raty)				
- wynagrodzenia kierowców, w tym delegacje				
- ubezpieczenie społeczne obciążające pracodawcę				
- ubezpieczenie środków transportu (OC, AC)				
- podatek od środków transportu				
- opłaty drogowe				
- koszty ryzyka transportowego (ubezpieczenie w związku z działalnością transportową) (OCP, OCS)				
- pozostałe koszty działalności transportowej przeds.				
3. Przebieg pojazdów w kwartale (tys. km)				
4. Szacunkowy średni koszt 1 km (zł/km)				
5. Przychody przedsiębiorstwa w kwartale (tys. zł)				
w tym:				
5.1 z działalności transportowej (tys. zł)				
5.2 z innej działalności (tys. zł)				
6. Jaki dodatkowy zakres informacji o rynku transportu samochodowego byłby przydatny w Państwa praktyce?				

Dziękujemy za wypełnienie ankiety. Prosimy o odesłanie ankiety na adres:

**Instytut Transportu Samochodowego, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa.**

Anonimowe przesłanie przedmiotowych danych w formie elektronicznej na adres: [www.its.home.pl](http://www.its.home.pl) Badania ekonomiczne – Badanie kosztów transportu samochodowego – ANKIETA umożliwi Państwu dostęp do skalkulowanego aktualnego średniego kosztu 1 km przebiegu.

Odpowiedzi na ewentualne zapytania dotyczące wypełnienia ankiety: tel. (022) 675-40-06 (ITS); (022) 536- 10-79 (ZMPD)

\*) magazynowanie, sprzedaż paliw, warsztat.

\*\*) w przypadku nie liczenia amortyzacji pojazdów, proszę wpisać wielkość utraty wartości rynkowej taboru (różnicę wartości taboru w okresie poprzednim i aktualnie).

# Dług celny, a odpowiedzialność przewoźnika

W mojej praktyce zawodowej spotykam się bardzo często z orzecaną przez organy celne odpowiedzialnością przewoźników. Odpowiedzialność ta czasami wynika z naruszenia przepisów ustawy z dnia 10 września 1999 r. Kodeks karny skarbowy (Dz. U. nr 83, poz. 930 ze zmianami), czasami zaś jest wynikiem naruszenia przepisów prawa celnego. Przesłankami tej odpowiedzialności zazwyczaj jest nieznanostwo prawa tak przez przewoźników, jak i przez kierowców.

W ostatnim okresie reprezentuję przewoźników w postępowaniach celnych i podatkowych wszczętych i prowadzonych przez organy celne. Wśród tych postępowań jako przykład wymienić można to, co zdarzyło się w niedalekiej przeszłości, gdy podczas postoju na parkingu z samochodu, w którym przewożone były zestawy kina domowego, w procedurze tranzytu, ukradziony został cały przewożony towar. W innym przypadku organ celny wszczął postępowanie administracyjne, bowiem w toku rewizji celnej okazało się, że przewożone jest więcej towaru niż było zgłoszone, ale również w innym przypadku wszczęte zostało postępowanie, bowiem organ celny wkroczył do akcji podczas przeładunku towaru przewożonego w tranzyście.

W pierwszym przypadku urząd celny uznał, że w wyniku kradzieży nastąpiło usunięcie towaru spod kontroli celnej i wymierzył przewoźnikowi ponad 300 tysięcy zł opłat celnych i podatkowych.

W drugim przypadku uznano, że nastąpiło nielegalne wprowadzenie na obszar celny Wspólnoty towaru niewspólnotowego podlegającego należnościom celnym przywozowym,

a dłużnikami długu celnego zostali przewoźnik oraz importer towaru, zaś kwota długu wyniosła ponad 80 tysięcy zł.

W trzecim natomiast przypadku uznano, że nastąpiło niewykonanie obowiązku wynikającego z naruszenia procedury tranzytu, którą był objęty towar, a dłużnikiem z tytułu długu celnego uznany został przewoźnik. W tym przypadku decyzja jeszcze nie została wydana, ale według wstępnych wyliczeń dług celny wyniesie około 150 tysięcy zł.

Wydawać by się mogło, że w żadnym z opisanych powyżej przypadków nie ma winy przewoźnika, bowiem w pierwszym przypadku kierowca zatrzymał się na parkingu, ponieważ upłynął czas jego pracy i zmuszony był skorzystać z obligatoryjnej przerwy w pracy, a podczas snu nastąpiło włamanie do naczepy i kradzież towaru; w drugim przypadku kierowca tłumaczył się, że nie był obecny przy załadunku towaru do opakowań zbiorczych – worków, kartonów i balotów, i z tego powodu nie wiedział, jaki towar i jakie ilości tego towaru są w poszczególnych opakowaniach, natomiast podczas załadunku przeliczył tylko ilość opakowań; w trzecim przypadku kierowca tłumaczył się, że nastąpiło przesunięcie towaru zagrażające wywróceniem się naczepy, i w tej sytuacji, z uwagi na późną porę i znaczną odległość od najbliższego urzędu celnego, za zgodą pracodawcy, podjął decyzję o przeładunku towaru. Przeładunek nastąpił bez powiadamiania o tym organu celnego.

Podczas przeładunku towaru na inny środek transportu, by ponownie, jak tłumaczył kierowca, ten towar pra-

widlowo już załadować na swoją naczepę, do akcji włączyli się funkcjonariusze celni, którzy zastany stan rzeczy tłumaczą niewykonaniem przez przewoźnika obowiązku wynikającego z postanowień prawa celnego w zakresie dotyczącym tranzytu towarów.

Wyjaśnić w tym miejscu należy, że egzekwowanie przepisów prawa celnego nie jest uzależnione od winy zobowiązanego czy od winy strony postępowania celnego, bowiem egzekwowanie ceł związane jest z przemieszczeniem towarów i z tego powodu przesłanką wystarczającą do wymiaru cła jest sam fakt wprowadzenia towaru na Wspólnotowy obszar celny, zaś w toku postępowania celnego należy tylko ustalić czas i miejsce powstania długu celnego oraz ustalić podmioty zobowiązane do wykonania obowiązku i zobowiązane do uiszczenia tego długu celnego.

Ponadto wyjaśnić należy, że za spełnione podczas wykonywania obowiązków pracowniczych przez zatrudnionych u przewoźników pracowników przestępstwa i wykroczenia, mające swoje źródło w przepisach prawa celnego, odpowiada i to bez żadnych ograniczeń przewoźnik.

Ten stan rzeczy winien determinować przewoźników do zatrudniania kierowców legitymujących się znajomością prawa celnego, z doświadczeniem w przewozach międzynarodowych i przede wszystkim z nienaganą opinią, o dużej kulturze osobistej, etycznych, zaś sami przewoźnicy powinni położyć większy nacisk również na poznawanie przepisów prawa celnego, powinni również dopinguować się do samodoszkolenia w tym zakresie oraz doszkolenia

swoich pracowników. Znanych jest wiele przypadków, gdy do naruszenia procedur celnych kierowcy doprowadzili w sposób świadomy i celowy, bowiem czasami kierowca chciał sobie po prostu dorobić i bez wiedzy przewoźnika załadował na skrzynię ładunkową dodatkowy towar, albo gdy przewoził atrakcyjny towar współgrał ze złodziejami, nadając im czas i miejsce kradzieży, czy też pod pozorem poprawy ładunku po prostu próbował usunąć towar spod dozoru celnego.

Te wszystkie opisane powyżej przypadki niewątpliwie stanowią naruszenie określonych procedur celnych, wynikają jednak z tego, że kierowcy i przewoźnicy nie znają przepisów prawa celnego i skutków naruszenia tego prawa. Równocześnie negatywne czy nieetyczne zachowania kierowców i przewoźników stanowią naruszenie pewnych ustalonych norm i z tego powodu pociągają za sobą odpowiedzialność administracyjną polegającą na uregulowaniu określonych zobowiązań celnych i podatkowych, a dodatkowo wiążą się z odpowiedzialnością karną skarbową za popełnienie czynu społecznie szkodliwego, zabronionego pod groźbą kary przez ustawę obowiązującą w czasie jego trwania.

Należy mieć na uwadze to, że aktualnie, w sferze międzynarodowej wymiany gospodarczej pomiędzy obszarem celnym Wspólnoty a krajami trzecimi obowiązuje Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r., mocą którego ustanowiony został Wspólnotowy Kodeks Celny.

Przepisy tego rozporządzenia regulują całą problematykę związaną z cłem, przede wszystkim wyjaśniają znaczenie poszczególnych terminów, z których na potrzeby przewoźników należy wiedzieć, kto to jest dłużnik, zgłaszający czy osoba uprawniona do korzystania z procedury lub co oznaczają pojęcia: dług celny, dozór cel-

ny, kontrola celna, zgłoszenie celne, przedstawienie towarów organom celnym czy też, co oznacza termin zwolnienie towarów, bowiem każde z tych pojęć może mieć zastosowanie wobec przewoźnika zajmującego się transportem towarów niewspólnotowych.

Ponadto należy wiedzieć, że wprowadzenie towarów na obszar celny Wspólnoty następuje z chwilą faktycznego przywozu tego towaru do jakiegokolwiek kraju Wspólnotowego, zaś od chwili wprowadzenia towaru niewspólnotowe z mocy prawa podlegają dozorowi celnemu, a w razie potrzeby kontroli celnej.

Przez pojęcie dozór celny rozumieć należy ogół działań prowadzonych przez organy celne w celu zapewnienia przestrzegania przepisów prawa celnego oraz – w razie potrzeby – innych przepisów mających zastosowanie do towarów znajdujących się pod dozorem celnym, zaś pojęcie kontrola celna oznacza wykonywanie specjalnych czynności, takich jak: weryfikacja towarów, kontrola posiadania i autentyczności dokumentów, kontrola księgowości i innych dokumentów przedsiębiorstw, kontrola środków transportu, prowadzenie dochodzeń w postępowaniu administracyjnym w sprawach celnych i wykonywanie innych podobnych czynności w celu zapewnienia przestrzegania przepisów prawa celnego i – w razie potrzeby – innych przepisów mających zastosowanie w odniesieniu do towarów znajdujących się pod dozorem celnym.

W świetle przepisów Wspólnotowego prawa celnego towary, które zostały wprowadzone na obszar celny Wspólnoty, muszą niezwłocznie być przewiezione przez osobę, która dokonała wprowadzenia, trasą określoną przez organy celne i zgodnie z ich instrukcjami do urzędu celnego wyznaczonego przez organy celne albo w inne miejsce wyznaczone lub uznane przez te organy celne bądź do wolnego obszaru celnego, jeżeli towary mają być wpro-

wadzone bezpośrednio do tego obszaru celnego, zatem podstawowym obowiązkiem przewoźnika jest dostarczenie towaru do wskazanego przez organ celny miejsca. W przypadku przewozu towarów transportem samochodowym, osobą wprowadzającą na obszar celny Wspólnoty towarów niewspólnotowych jest przewoźnik reprezentowany na granicy Wspólnoty przez konkretnego kierowcę, z tym jednak zastrzeżeniem, że osobą odpowiedzialną za zobowiązania nie jest kierowca, lecz jego pracodawca – przewoźnik.

Również z przepisów Wspólnotowego Kodeksu Celnego wynika, że jeżeli na skutek nieprzewidzianych okoliczności lub działania siły wyższej obowiązek wynikający z wprowadzenia towarów na obszar celny Wspólnoty nie może zostać wykonany, wówczas osoba na której spoczywa wykonanie tego obowiązku lub każda inna osoba działająca w jej imieniu bezzwłocznie informuje organy celne o tej sytuacji.

Definiując pojęcie siły wyższej, należy odwołać się do ugruntowanych już w orzecznictwie i doktrynie poglądów, z których wynika, że siłą wyższą jest zdarzenie zewnętrzne, nadzwyczajne i niemożliwe do zapobieżenia, zaś pojęcie nieprzewidzianej okoliczności wiąże się z możliwością przewidywania zdarzenia. Jeżeli nieprzewidziane okoliczności lub działanie siły wyższej nie spowodowały całkowitej utraty towarów, wówczas należy organy celne poinformować o miejscu, w którym się te towary znajdują.

Przemieszczanie towarów niewspólnotowych z jednego do drugiego miejsca znajdującego się na obszarze celnym Wspólnoty odbywa się pod procedurą celną tranzytu.

Procedura tranzytu zaliczana jest do tzw. procedur celnych zawieszających, co oznacza, że należności celne są odroczone do czasu dostarczenia towaru do wyznaczonego urzędu celnego.

Ta sytuacja w istocie może prowokować zachowania sprzeczne z prawem, zmierzające do usunięcia towaru spod dozoru celnego, to jednak pamiętać należy, że objęcie towarów jakąkolwiek procedurą zawieszającą wymaga uprzedniego złożenia zabezpieczenia kwoty wynikającej z długu celnego.

Jeżeli procedura tranzytu odbywała się będzie z zastosowaniem karnetu TIR, to gwarantem zapłaty długu celnego jest krajowe zrzeszenie przewoźników (w Polsce ZMPD), w innych przypadkach gwarantami tego zabezpieczenia będą banki, firmy ubezpieczeniowe, agencje celne itp. i trudno sobie wyobrazić, by udzielający zabezpieczenia bezkrytycznie uiszczył dług celny za przewoźnika, który w jakikolwiek sposób utracił towar i doprowadził do wszczęcia postępowania administracyjnego.

Obowiązki przewoźnika wynikające z procedury tranzytu ustają w momencie, gdy towar objęty tą procedurą i właściwe dokumenty zostaną przedstawione, zgodnie z przepisami procedury, w urzędzie celnym przeznaczenia.

Z przepisów wspólnotowego prawa celnego wynika, że w przypadkach mogących rodzić odpowiedzialność przewoźników, dług celny powstaje w wyniku nielegalnego wprowadzenia na obszar celny Wspólnoty towaru podlegającego należnościami celnym przywozowym lub poprzez usunięcie spod dozoru celnego towaru podlegającego należnościami celnym przywozowym. W obu przypadkach dłużnikami z mocy prawa są osoby, które dokonały nielegalnego wprowadzenia towarów, osoby, które uczestniczyły we wprowadzeniu i które jednocześnie wiedziały lub powinny były wiedzieć, że wprowadzenie jest nielegalne oraz osoby, które nabyły lub posiadały takie towary i w chwili jego nabycia lub wejścia w jego posiadanie wiedziały bądź powinny były wiedzieć, że jest to towar wprowadzony nielegalnie, ponadto osoby, które usunęły towar spod dozoru celnego, osoby które uczestniczyły w tym usunięciu i które jednocześnie wiedziały lub powinny były wiedzieć, że towar zostaje usunięty spod dozoru celnego oraz osoby, które nabyły lub posiadały towar, i które z chwilą jego nabycia lub wejścia w jego posiadanie wiedziały bądź powinny były wiedzieć, że jest to towar usunięty spod dozoru celnego.

Wskazane powyżej cechy dłużnika długu celnego, doskonale pasują do opisanych wcześniej przypadków naruszenia prawa celnego i uzasadniają obciążenie tym długiem przewoźnika, a jeżeli przy tym uwzględnić, że jeżeli w odniesieniu do tego samego długu celnego występuje kilku dłużników, to są oni solidarnie zobowiązani do pokrycia tego długu celnego.

Z doświadczenia zawodowego wiem, że najczęściej dług celny jest egzekwowany z majątku przewoźni-

ka, to on zazwyczaj posiada udokumentowany majątek, w szczególności, że dług celny wygasa przede wszystkim przez uiszczenie kwoty należności, bez względu na to, kto tę należność uiszczy lub od kogo jest ona wyegzekwowana.

Opisane tu przykłady wskazują, jak bardzo ważny dla przewoźnika jest dobór pracowników, tak by oprócz fachowości cechowali się etyką zawodową i znajomością prawa celnego, ale równocześnie muszą wskazać, że każda decyzja organu celnego może być weryfikowana, jeżeli tylko występują przesłanki uzasadniające jej wzruszenie lub usunięcie z obrotu prawnego.

Najlepiej by było, gdyby przewoźnik sam, czy to poprzez działania profilaktyczne, czy to poprzez działania faktyczne potrafił się ustrzec przed odpowiedzialnością administracyjną lub karną albo przez to, że ani on sam, ani też jego pracownik – kierowca nie dopuścił się czynu sprzecznego z normami prawa celnego i Kodeksu karnego skarbowego albo potrafił zapobiec powstaniu takich czynów.

Jeżeli jednak już zostało wszczęte postępowanie celne, podatkowe lub karne skarbowe, to nie oznacza jeszcze, że organ celny wyda decyzję rozstrzygającą na niekorzyść przewoźnika, w takim przypadku doradzam bardzo ostrożne działania za pośrednictwem wyspecjalizowanego pełnomocnika, bowiem prawo celne jest dziedziną niezwykle trudną i skomplikowaną, zaś organy celne zazwyczaj robią wszystko, by nie napracować się i jeszcze do tego wydać decyzję korzystną z punktu widzenia organu.

**Jerzy Chuderski**

## KANCELARIA PRAWNICZA „CHUDERSKI, 69-110 Rzepin ul. Zielona 1 Rok założenia 1993

tel./fax +48-95-759 63 87; +48-95- 759 61 04  
tel. kom. 608 673 757; 696 062 180  
e-mail: [prawnik@acbrawo.pl](mailto:prawnik@acbrawo.pl)

*Kancelaria specjalizuje się w sprawach dotyczących postępowań celnych, zarówno przed polskimi organami celnymi jak i przed organami celnymi Wspólnotowymi.*

*Na potrzeby prowadzonych postępowań dysponujemy tłumaczami języka angielskiego, niemieckiego, francuskiego, flamandzkiego, chińskiego, wietnamskiego i rosyjskiego.*

*Ponadto zajmujemy się sprawami z zakresu postępowań egzekucyjnych oraz z zakresu prawa podatkowego, w szczególności zajmujemy się sprawami dotyczącymi podatku akcyzowego i podatku VAT.*

*We wszystkich sprawach reprezentujemy strony przed organami obu instancji oraz przed sądami administracyjnymi.*

*Pośredniczymy w wyborze agencji celnych oraz magazynów w rejonie podległym Izbie Celnej w Rzepinie.*

*Posiadamy bogate doświadczenie i jesteśmy skuteczni.*

# Ubezpieczenie ochrony prawnej dla przedsiębiorców transportowych – LUTZ Autoadwokat

LUTZ Assekuranz rozszerza ofertę ubezpieczeniową dla członków Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Broker ubezpieczeniowy podpisał generalną umowę ubezpieczenia ochrony prawnej – Autoadwokat z Concordia Polska – czołowym ubezpieczycielem ochrony prawnej na polskim rynku.

## LUTZ Autoadwokat – Polisa z Adwokatem

Program został przygotowany specjalnie dla przedsiębiorców transportowych. Do ubezpieczenia może przystąpić każdy przedsiębiorca zarejestrowany w Polsce i mający w Polsce siedzibę, prowadzący działalność gospodarczą w zakresie transportu ciężarowego, osobowego, przewozów lub spedycji, zgodnie z przepisami prawa polskiego.

**W ramach ubezpieczenia LUTZ Autoadwokat w przypadku pojawienia się problemów prawnych związanych z ruchem, posiadaniem, bądź użytkowaniem ubezpieczonych pojazdów ubezpieczyciel pokryje koszty** m.in. wynagrodzenia jednego adwokata, koszty sądowe, koszty postępowania sądu polubownego, koszty poręczenia majątkowego, koszty notarialne, koszty tłumaczenia dokumentów. LUTZ Autoadwokat gwarantuje również tzw. Assistance OP – obejmujące m.in. całodobowe telefoniczne centrum alarmowe, udzielenie kierowcy podstawowych informacji na temat postępowania w zależności od zdarzenia i kraju, w którym nastąpiło zdarzenie, udzielenie kierowcy danych teled adresowych polskiej ambasady i/lub konsulatu, kancelarii prawnych, pomoc w rozmowie z przybyłą na miejsce zdarzenia policją lub pomocą drogową, udzielanie na życzenie informacji drogowych (informacja o przejściach granicznych i sytuacji na nich, informacje o możliwości skorzystania z sieci pomocy drogowych, informacje o pogodzie i warunkach drogowych itp.), udzielanie informacji o najbliższych placówkach medycznych.

### Co umożliwi ubezpieczenie ochrony prawnej?

Ubezpieczenie ochrony prawnej to ubezpieczenie chroniące przed ryzykiem prowadzenia sporów prawnych i ponoszeniem kosztów związanych z takimi sporami. Innymi słowy jest to ubezpieczenie od kosztów problemów prawnych.

## Sytuacje w których można skorzystać z ubezpieczenia LUTZ Autoadwokat:

- Podczas wyprzedzania ubezpieczony został zepchnięty z drogi, doszło do uszkodzenia pojazdu – ubezpieczenie ochrony prawnej pomoże posiadaczowi pojazdu dochodzić należnego odszkodowania od sprawcy szkody lub jego ubezpieczyciela.
- Ubezpieczony prowadził pojazd z nadmierną prędkością, potrącił pieszego lub rowerzystę – ubezpieczenie ochrony prawnej zagwarantuje posiadaczowi pojazdu możliwość skorzystania z pomocy profesjonalnego obrońcy, który pomoże mu bronić swoich praw przed sądem w postępowaniu w sprawach o wykroczenia albo w postępowaniu karnym.
- Ubezpieczonemu odebrano dowód rejestracyjny albo prawo jazdy, policjant dokonujący kontroli twierdził że dokument prawa jazdy jest nieczytelny – ubezpieczony może liczyć na pomoc adwokata lub radcy prawnego w celu odwołania się od danej decyzji, obrony swoich praw.
- Ubezpieczony został zatrzymany na drodze przez zagraniczną policję, która nakazuje mu przeprowadzenie drogiej naprawy. Opłacany przez zakład ubezpieczeń prawnik broni interesów klienta przeciwko podobnym nieuczciwym praktykom.

## Warto podkreślić, że ubezpieczenie obowiązuje na terenie całej Europy.

„W obecnej sytuacji, szczególnie biorąc pod uwagę rozbudowany system prawny, skomplikowany charakter postępowań sądowych oraz rosnącą świadomość prawną wszystkich Polaków coraz trudniej jest poradzić sobie bez pomocy fachowego pełnomocnika. Ponadto prowadzenie każdego problemu prawnego wiąże się z niebagatelnymi kosztami, które może jednak przejąć ubezpieczenie ochrony prawnej” – mówi Andrzej Nepora, Dyrektor Oddziału Śląsko – Małopolskiego Grupy Concordia.

tekst: Mirosław Siech

## Więcej informacji na temat programu LUTZ Autoadwokat:

**Biuro Obsługi Klienta Lutz Assekuranz przy ZMPD**  
tel. (022) 536 10 84, faks (022) 536 10 85  
e-mail: lutz@zmpd.pl

**Grupa Concordia**  
Oddział Śląsko-Małopolski  
tel. (032) 207 22 22  
e-mail: katowice@grupaconcordia.pl



**Jeżeli ubezpieczenie OCP to LUTZ**

**Względy przemawiające za zawarciem ubezpieczenia OCP poprzez LUTZ ASSEKURANZ**

**KRAJOWE - MIĘDZYNARODOWE - KABOTAŻ W JEDNEJ POLISIE**

- Oferujemy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej według sum gwarancyjnych, zgodnych z dyrektywami Unii Europejskiej, wydanych dla niektórych grup zawodowych
- Dla ubezpieczenia OCP przewoźnika zapewniamy 1.000.000 € na każde zdarzenie
- Zapewniamy szybką likwidację szkód
- Pełnimy rolę „adwokata” firmy transportowej w zakresie objętej ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej przewoźnika
- Przewozy ADR, chłodnicze, AGD, towarów podlegających akcyzie, elektroniki ubezpieczone są standardowo bez dodatkowych dopłat
- Zakres terytorialny: wszystkie kraje Europy, Azji do E95 i kraje Afryki leżące nad Morzem Śródziemnym
- Nasza polisa nie wymaga „doubezpieczenia” przez spedycje
- W razie ewentualnego sporu zapewniona mediacja ZMPD pomiędzy ubezpieczycielem a przewoźnikiem

**Biuro Obsługi Klienta przy ZMPD**  
00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78  
Telefon: (022) 536 10 84  
Telefaks: (022) 536 10 85  
E-mail: lutz@zmpd.pl  
www.lutz-assekuranz.pl

**Biuro w Wiedniu**  
A-1120 Wien, Vivenotgasse 53  
Telefon: +43 1 817557321  
Telefaks: +43 1 817557323  
E-mail: siech@lutz-assekuranz.at  
www.lutz-assekuranz.at

[www.lutz-assekuranz.pl](http://www.lutz-assekuranz.pl)

LUTZ Assekuranz jest wpisana do rejestru pośredników ubezpieczeniowych (Versicherungsvermittlerregister 990) pod numerem rejestru zawodowego 015320501/08. prowadzonego przez austriackie Ministerstwo Związku dla Gospodarki i Pracy (Bundesministerium für



# Własne media elektroniczne ZMPD

## Przez internet najszybciej

Codziennie w biurze ZMPD dzwonią telefony. – Kiedy obowiązują zakazy ruchu w Niemczech, jakie nowe ograniczenia wprowadzono we Francji – pytają przewoźnicy. Bywa i bardziej dramatycznie, jak ostatnio, kiedy zatelefonował pan Wojtek: zapłaciłem 2 tysiące euro kary w Słowenii – czy tamtejsze służby działają zgodnie z przepisami?

### Najpierw odpowiedź, potem pytanie

Wszystkie odpowiedzi na te pytania są w elektronicznej poczcie członkowskiej ZMPD. I co najważniejsze – były tam, zanim ktokolwiek zadzwonił. I zanim niepotrzebnie wydał pieniądze. Na początku każdego roku, w styczniu, pojawia się wykaz świąt i ograniczeń ruchu w całej Europie. Czasem z małymi wyjątkami, kiedy jakiś kraj spóźnia się z przekazaniem informacji i dosyła ją w marcu. Dopiero wtedy biuro ZMPD może przekazać pełny wykaz do druku. Zamiast czekać na broszurę (wygodną, nie da się ukryć, bo każdemu kierowcy można ją dać do ręki), wystarczy kliknąć parę razy na stronę [www.zmpd.pl](http://www.zmpd.pl) i otworzyć swoją skrzynkę pocztową.

Setki przekazywanych tam informacji, przygotowanych głównie przez pracowników Departamen-

tu Transportu, przekładają się na całkiem konkretne pieniądze w firmach wykonujących przewozy. Przede wszystkim dlatego, że wiedza o ograniczeniach pozwala na takie wykonanie przewozu, żeby nie narazić się na karę za ich zlekceważenie, zwykle bardzo dotkliwą. Także na takie zaplanowanie transportu, żeby pod przymusem okoliczności nie zatrzymywać się na parkingu albo – co zdecydowanie gorsze – poszukiwać nerwowo innego, w miarę bezpiecznego miejsca postoju. Harmonogramu przewozu nie da się ustalić ściśle, o czym wszyscy wiedzą, z powodu kolejek na wschodniej granicy. Ale w tej sytuacji warto skorzystać z codziennie aktualizowanych informacji na witrynie ZMPD o czasie oczekiwania na przejściach granicznych.

### Internetem najszybciej

Szybkość przekazu tych wiadomości to ich najważniejsza, niepodważalna zaleta. Jak bardzo są potrzebne, świadczy olbrzymia liczba telefonów od przewoźników i spedytorów nienależących do ZMPD, którzy „proszą i groźbą” usiłują te informacje uzyskać. Czasem nielegalnie zdobyte wiadomości pojawiają się w jakichkolwiek małych portalach, które w ten sposób próbują zdobyć nowych użytkowników. Taki proceder, jako niezgodny

z prawem, jest zawsze przez nas ścigany. Dostęp do informacji zagwarantowany jest tylko dla firm – członków ZMPD. Wystarczy numer członkowski podany w odpowiedniej konfiguracji oraz hasło, kilkakrotnie już wysyłane tradycyjną pocztą, a zawsze dostępne u upoważnionych pracowników biura.

### Wszystko, co potrzebne

Poczta elektroniczna ZMPD zawiera tysiące informacji. Nie są to tylko wiadomości potrzebne bezpośrednio do wykonywania przewozów. Zamieszczamy tam też komunikaty dotyczące działalności Zrzeszenia, planowanych spotkań i imprez integracyjnych. Poczta elektroniczną przekazywane są również zaproszenia na targi krajowe i międzynarodowe, niezbędne formularze itp. Mimo tak olbrzymiej zawartości, łatwo zasoby poczty przeszukiwać, korzystając z odpowiednich mechanizmów.

Uzupełnieniem własnej poczty elektronicznej jest witryna firmowa ZMPD, z bogatą bazą informacji. W jeden dzień nikt nie dałby rady nawet przejrzeć zawartości tych obydwu narzędzi elektronicznych stworzonych w ZMPD. Jedyny sposób na wykorzystanie całej zawartej tam wiedzy to codzienne otwieranie poczty i witryny ZMPD.

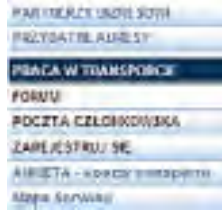
## Poczta członkowska ZMPD INSTRUKCJA

Aby uzyskać dostęp do „Poczty członkowskiej”, należy na stronie <http://www.zmpd.pl> w prawym górnym rogu wpisać odpowiednie dane w polach „E-mail/Numer członkowski:” (numer członkowski uzupełniony o dodatkowe zero z przodu, zgodnie z nową 5-cyfrową numeracją komputerową członków ZMPD) oraz „Hasło:” (unikalne hasło podane przez ZMPD) i nacisnąć przycisk (lub klawisz Enter).



Po udanej procedurze uwierzytelnienia, w celu otwarcia okna z pocztą należy z głównego menu z lewej strony na dole, wybrać element: POCZTA CZŁONKOWSKA.

Po chwili pojawi się okno z listą



komunikatów umieszczonych przez ZMPD.



Klikając na wybrany komunikat, można otworzyć jego zawartość. Treść komunikatu pojawia się w oknie poniżej spisu komunikatów.

**UWAGA!**

Zalogowanie do nowego serwisu [www.zmpd.pl](http://www.zmpd.pl) wymaga połączenia

szyfrowanego. Obecne, tymczasowe rozwiązanie powoduje przy próbie logowania wyświetlenie alertu zabezpieczeń z informacją, że certyfikat pochodzi od niezaufanego wystawcy certyfikatów.



Przed dalszą akcją konieczne jest zaakceptowanie certyfikatu. W zależności od używanej przeglądarki alert ten może mieć różną postać – na przykład dla Internet Explorera 7 (okno powyżej) – nie wyświetla szczegółów certyfikatu, tylko sugeruje jego odrzucenie – w tym przypadku należy kliknąć na czerwony symbol:



**Anna Wrona**

Grafika: Tomasz Skibiński



Biuro Obsługi Klienta  
Programu ZMPD  
„Razem w przyszłość”

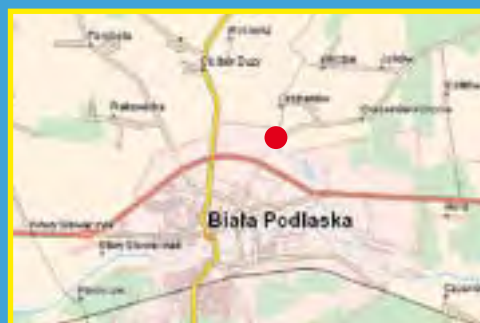
Tel. 022-5361090  
sekcjaserwisowa@zmpd.pl

[www.uslugi.zmpd.pl](http://www.uslugi.zmpd.pl)



### CENTRUM SERWISOWE TRUCKSERVICE ZMPD dla użytkowników aktywnych Kart ZMPD

- profesjonalna obsługa
- wyjątkowo korzystne ceny



JAKONTRANS  
Biała Podlaska  
Grabanów Kolonia 40-A  
Tel. 083-3435585  
serwis@jakontrans.pl  
[www.jakontrans.pl](http://www.jakontrans.pl)

# Ubezpieczenia komunikacyjne

Jednym z wiodących rodzajów ubezpieczeń na polskim rynku są ubezpieczenia komunikacyjne, do których zalicza się ubezpieczenie obowiązkowe odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego (OC) oraz ubezpieczenie auto casco (AC).

Przedmiotem rozważań w tym artykule będzie ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego. Zgodnie z ustawą z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych – Dz.U. nr 124 z dnia 16 lipca 2003 roku z późniejszymi zmianami – obowiązek ubezpieczenia się w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu nałożony jest na każdego właściciela pojazdu mechanicznego podlegającego rejestracji (w szczególnych przypadkach obowiązkowi ubezpieczenia OC podlegają także właściciele pojazdów wolnobieżnych mimo braku obowiązku ich rejestracji). Wytyczne do w/w przepisu Ustawy określa odpowiednie Rozporządzenie Ministra Finansów, natomiast konstrukcja tabel stawek leży w gestii poszczególnych ubezpieczycieli, którzy posiadają zezwolenie na sprzedaż tego rodzaju ubezpieczenia. Ubezpieczenie to jest ubezpieczeniem umownym, a jego szczególną cechą jest obowiązkowość, która głównie wynika z potrzeby ochrony

poszkodowanego. Na podstawie obowiązującego prawa z tytułu zawartej umowy OC posiadacza pojazdu ubezpieczyciel wypłaca odszkodowanie za szkodę wyrządzoną pojazdem, gdy nastąpiła śmierć poszkodowanego, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia, utrata lub zniszczenie mienia oraz za utracone korzyści, które poszkodowany byłby w stanie osiągnąć, gdyby nie uległ wypadkowi. Gdyby omawiane ubezpieczenie nie było obowiązkowe, wszelkie roszczenia wynikające ze zdarzeń spowodowanych ruchem lub postojem pojazdu, w wyniku którego osoba lub jej mienie zostało uszkodzone, posiadacz pojazdu lub kierujący tym pojazdem musiałby pokryć wysokość roszczeń z „własnej kieszeni”. Wynika z tego, że polisa OC posiadacza pojazdu chroni w znacznym stopniu majątek sprawcy szkody. Należy pamiętać, iż często szkody wyrządzone przez pojazd są bardzo tragiczne skutkach, co rodzi bardzo wysokie roszczenia z dożywotnimi rentami włącznie dla osób poszkodowanych. Posiadając polisę OC, mamy gwarancję, że wszelkie straty wynikające ze zdarzeń spowodowanych ruchem bądź postojem pojazdu będą pokryte przez naszego ubezpieczyciela. Wszyscy dobrze pamiętamy wypadek na terenie Francji polskiego autokaru wiozącego pielgrzymów. Na tym tragicznym w skutkach przykładzie można sobie wyobrazić, w jakiej sytuacji byłby sprawca zda-

zenia, gdyby nie posiadał ubezpieczenia OC. W transporcie międzynarodowym częstotliwość szkód wynikających z winy kierującego pojazdem jest dosyć duża, wynika to między innymi z faktu, iż pojazdy te ze względu na charakter działalności znajdują się w ciągłym ruchu, a więc ryzyko wystąpienia szkody jest dużo wyższe niż w przypadku pojazdu wykorzystywanego w życiu prywatnym. Wielość i wielkość szkód nie pozostaje bez wpływu na wysokość składki, jaką nalicza nam ubezpieczyciel. Do wyników przebiegu szkodowości wlicza się wszystkie szkody wyrządzone z udziałem danego pojazdu, także te poza terytorium RP. Niezwykle istotnym jest fakt, iż odpowiedzialność gwarancyjna ubezpieczyciela odnosi się do wysokości ustalonych sum gwarancyjnych dla danego obszaru terytorialnego, na jakim zaszło zdarzenie. Sumy gwarancyjne, czyli wysokość kwot, do jakich ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność za szkody z tytułu OC, wynoszą dla szkód powstałych na terenie RP w odniesieniu do szkód na osobach i jednego zdarzenia bez względu na ilość osób poszkodowanych – 1.500.000 Euro i w odniesieniu do szkód powstałych w mieniu osób poszkodowanych i jednego zdarzenia – 300.000 Euro. Zgodnie z wytycznymi Dyrektyw Unii Europejskiej sumy gwarancyjne będą podwyższane. Wszak chodzi tutaj o bezpieczeństwo osób poszko-

dowanych. Inne sumy gwarancyjne obowiązują w różnych krajach. Gdyby zdarzyło się, że suma gwarancyjna jest niewystarczająca, wszelkie roszczenia wykraczające poza jej granice regulowane są ze środków własnych sprawcy. Sumy gwarancyjne ustalone przez Ustawodawcę są sumami minimalnymi, toteż każdy potencjalny ubezpieczający może na wniosek sumę gwarancyjną podwyższyć. Jakkolwiek bardzo rzadko zdarza się, aby określone w Ustawie sumy gwarancyjne były niewystarczające. Warto także pamiętać o tym, iż żaden ubezpieczyciel mający pozwolenie na sprzedaż tego rodzaju ubezpieczeń nie może odmówić zawarcia takiej umowy. Ubezpieczyciele, chcąc pozbyć się klientów mających wysoki współczynnik szkodowości lub posiadających tzw. sprzęt ciężki, do których należą m. in. ciągniki siodłowe, mówiąc językiem ubezpieczeniowym „czyszczą portfel”, proponując wysokie składki za ubezpieczenie, wyższe niż konkurencja. Wysokość składki wyjściowej za ubezpieczenie OC ciągnika siodłowego u większości ubezpieczycieli działających na terenie Polski oscylują w granicach od 3000 do 9000 PLN za pojazd. Notowane są przypadki (nie należą już do rzadkości), gdzie ubezpieczyciel proponuje składkę kilkunastu tysięcy PLN za pojazd. Takie kalkulacje wynikają z wysokiej szkodowości tego rodzaju pojazdów oraz z wielkości szkód przez nie powodowanych. Pozostając przy tematyce OC i pojazdów jeżdżących na teren Rosji, warto pamiętać, że od roku 2004 w kraju tym wprowadzono także ubezpieczenia obowiązkowe OC z tytułu posiadania pojazdu. Różnica między Rosją a pozostałymi krajami jest taka, iż poza przepisami wysokość składek za to ubezpieczenie ustalone jest przez ustawodawcę, czyli żaden ubezpieczyciel (a jest ich w Rosji

około 2000) nie może ustalać wysokości składki we własnym zakresie. Dla danego rodzaju pojazdu obowiązuje taka sama składka u wszystkich ubezpieczycieli. Wystandardyzowane są także dokumenty ubezpieczenia – polisy – przydzielane przez nadzór rosyjski. Są to druki ściślego zarachowania ze znakiem wodnym. Także sumy gwarancyjne ustalone są przez ustawodawcę; i tak minimalna suma gwarancyjna to 240.000 rubli w odniesieniu do szkód osobowych i 160.000 rubli w odniesieniu do szkód w mieniu. Są to znikome sumy gwarancyjne w stosunku do sum, jakie gwarantują polscy ubezpieczyciele. Tak jak w każdym przypadku, posiadacz pojazdu może wnioskować o podwyższenie sum gwarancyjnych na miarę swoich potrzeb. Należy pamiętać, że wszelkie roszczenia wykraczające poza te sumy, analogicznie do przepisów stosowanych w innych krajach, sprawca musi pokryć z własnych środków finansowych. Wracając do tematu „polskich” OC, niezwykle ważna jest znajomość podstawowych przepisów regulujących tę umowę ubezpieczenia obowiązkowego. Na przykład, iż chcąc zmienić ubezpieczyciela, należy aktualną umowę wypowiedzieć na dzień przed jej zakończeniem. Warto dokonać tej czynności z odpowiednim wyprzedzeniem, ponieważ często dokument wypowiedzenia umowy dociera do ubezpieczyciela w terminie wykraczającym poza obowiązujące przepisy i wtedy wypowiedzenie jest bezskuteczne, co oznacza przymusowe opłacenie składki u tego ubezpieczyciela, nawet jeśli została zawarta nowa umowa u innego ubezpieczyciela. Trwają prace nad zmianami przepisów w tej kwestii, ale nie wiadomo, czy i kiedy zostaną wprowadzone. Następnym ważnym przepisem jest obowiązek powiadomienia ubezpieczyciela

o zbyciu pojazdu w ciągu 30 dni od jego sprzedaży z podaniem danych nowego nabywcy. Nabywca z kolei ma 30 dni od momentu nabycia pojazdu na wypowiedzenie dotychczasowej umowy ubezpieczenia OC, jaką otrzymał od sprzedającego. W przypadku nie dochowania obowiązku w/w czynności w momencie szkody zachodzi odpowiedzialność solidarna, co w praktyce oznacza ponoszenie konsekwencji za szkodę, której tak naprawdę się nie wyrządziło. Innym ważnym elementem jest kara za brak polisy OC, którą należy posiadać najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu. Kary nakładane są w zależności od rodzaju pojazdu i długości okresu braku polisy. I tak dla ciągnika siodłowego za brak polisy powyżej 14 dni kara wynosi równowartość 800 euro. Kary nakładane są przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, który stanowi uzupełnienie systemu ubezpieczenia obowiązkowego, polegające na wypłacie świadczeń lub odszkodowań za szkody powstałe przez niezidentyfikowanych sprawców lub sprawców nieposiadających ubezpieczenia OC, mimo że jest taki obowiązek. Ostatnie dane z UFG wskazują, że obowiązkowego OC nie posiada około 1% właścicieli pojazdów, tj. około 160.000 osób, a w roku 2007 wpłynęło 16 mln PLN tytułem kar za brak zawartych ubezpieczeń obowiązkowych. Jak wynika z powyższego, nie opłaca się zwlekanie z zawarciem ubezpieczenia ani też uchylanie się od jego posiadania, bowiem podsumowując jest to zabezpieczenie naszej sytuacji finansowej w odniesieniu do przyszłych roszczeń, których nie jesteśmy w stanie przewidzieć ani ocenić ich wielkości.

**Małgorzata Kaniewska**

Prezes Zarządu

BMK Broker Ubezpieczeniowy

Sp. z o.o.

# Podstawy wypłat diet dla kierowców i orzecznictwo NSA

Podróż służbowa wiąże się z opuszczeniem miejsca pracy lub siedziby pracodawcy. Aby świadczyć pracę poza stałym miejscem pracy, pracownik musi mieć zapewnione do tego odpowiednie warunki, a pracodawca jest zobowiązany do ich zapewnienia. Wykonywanie pracy poza stałym miejscem pracy wiąże się z koniecznością poniesienia przez pracodawcę określonych dodatkowych wydatków poza należnym pracownikowi wynagrodzeniem wynikającym z umowy o pracę.

Podstawy prawne przyznawania świadczeń związanych z odbywanymi podróżami służbowymi uregulowane zostały dla pracowników w sposób następujący:

**Art. 77/5 kodeksu pracy** przyznał prawo do określenia zasad ustalania oraz wysokości należności, przysługujących pracownikom zatrudnionym w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej, z tytułu podróży służbowej Ministrowi Pracy i Polityki Społecznej. W oparciu o ten przepis wydane zostały dwa rozporządzenia określające zasady przyznawania świadczeń dla tych pracowników z tytułu podróży służbowych:

- rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju (Dz.U. nr 236, poz. 1990, ze zm.),
- rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysoko-

ści oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. nr 236, poz. 1991, ze zm.).

Pracodawcy prowadzący działalność poza sferą budżetową mają prawo do ustalania we własnym zakresie dla zatrudnionych pracowników zasad wypłaty należności z tytułu podróży służbowych.

Stosownie do art. 77/5 kodeksu pracy od dnia 1 stycznia 2003 r. Minister Pracy i Polityki Społecznej określa zasady wypłaty świadczeń z tytułu podróży służbowej wyłącznie dla pracowników zatrudnionych w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej. Warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowych pracownikom zatrudnionych u innych pracodawców niż w sferze budżetowej określają układy zbiorowe pracy, regulaminy wynagradzania lub umowy o pracę. Jeżeli świadczenia nie zostaną określone w żadnym z wymienionych wyżej źródeł prawa pracy, pracownikom u danego pracodawcy przysługują wtedy świadczenia według zasad określonych dla sfery budżetowej.

Zmiana wprowadzona do kodeksu pracy w zakresie przeniesienia części uprawnień z Ministra Pracy i Polityki Społecznej na pracodawców, daje pracodawcom możliwość elastycznego określania wielkości i zakresu świadczeń stosownie do kondycji finansowej firmy oraz potrzeb poszczególnych grup pracowników w trakcie pobytu w podróży służbowej.

Ustawodawca, przenosząc uprawnie-

nia własnych regulacji w zakresie podróży służbowych, określił też minimum świadczeń, poniżej których pracodawca nie może obniżyć poziomu świadczeń otrzymywanych przez pracowników.

Minimum to zostało określone w art. 77/5 par. 4 kodeksu pracy. Zgodnie z tym przepisem pracodawca, niebędący jednostką sfery budżetowej, w przepisach wewnętrznych nie może określić poziomu świadczeń należnych z tytułu podróży krajowej i podróży zagranicznej w zakresie diety zatrudnionym u siebie pracownikom poniżej diety za dobę podróży służbowej krajowej określonej dla pracownika jednostki sfery budżetowej, tj. na poziomie obecnych 23 zł.

**Tryb wystawiania poleceń wyjazdu służbowego dla kierowców wykonujących transport międzynarodowy towarowy i pasażerski może być następujący.**

## Transport towarowy

Miejscem rozpoczęcia podróży służbowej będzie miejsce załadunku towaru potwierdzone na liście przewozowym CMR. Jeżeli załadunek ma miejsce na terytorium kraju, to jest to miejsce rozpoczęcia podróży służbowej krajowej.

Na odcinku przejazdu do granicy kraju kierowca odbywa podróż służbową krajową. Po przekroczeniu granicy kraju rozpoczyna podróż służbową zagraniczną. Czas przekroczenia granicy kraju kierowca wpisuje w dokumentacji rozliczeniowej. Pracodawca może sprawdzić prawidłowość czasu wpisanego w rozliczeniu przez kierowcę pomocniczo, np. na podstawie analizy odczytu danych z tarczy tachografu.

Kraj docelowy w podróży zagranicznej należy ustalić na podstawie przyjętego zlecenia przewozowego, które określa kraj dostawy i miejsce rozładunku towaru. Kraj ten będzie także wpisany w polu 3 listu przewozowego CMR jako miejsce przeznaczenia. Jest to istotne, bowiem według stawek diet dla tego kraju będą po powrocie rozliczane należności przysługujące kierowcy za odbycie podróży służbowej.

**Transport pasażerów**

W transporcie pasażerów będą występowały przewozy krajowe i zagraniczne. W grupie przewozów zagranicznych należy oddzielić przewozy na określonych trasach według rozkładu jazdy jako przewozy odbywające się regularnie i przewozy osób na zamówienie organizatora przewozu grupy osób. Jest to istotne z punktu widzenia ustalenia kraju docelowego dla każdego z tych rodzajów wyjazdów. W przypadku przewozów regularnych na stałych trasach i według rozkładów jazdy nie ma problemów z ustaleniem kraju docelowego i czasu przekroczenia granicy kraju. Są one bowiem ustalone dokładnie w rozkładzie jazdy. Przewozy na zamówienie nie mają określonej trasy przejazdu ani czasu przekroczenia granicy kraju, bowiem o tym decyduje w szczegółach zamawiający dany przewóz. W zakresie wyznaczenia kraju docelowego decyzję podejmie pracodawca, wpisując go do polecenia wyjazdu służbowego. Czas przekroczenia granicy jako czas rozpoczęcia podróży służbowej zagranicznej wpisze do rozliczenia kierowca, a pracodawca będzie mógł sprawdzić poprawność jego ustalenia np. w oparciu o rozkład jazdy z wymienionym czasem przekroczenia granicy przy przewozach regularnych.

Podstawą zwolnienia podatkowego dla wypłacanych świadczeń z tytułu podróży służbowych jest art. 21 ust. 1 pkt 16 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz.U. z 2000 r. nr 14, poz. 176, ze zm.) do limitu ustalonego w wymienionych wyżej rozporządzeniach MPiPS.

Podstawą zwolnienia ze składek na ubezpieczenie społeczne dla wypłacanych świadczeń z tytułu podróży służbowych jest par. 2 ust. 1 pkt 15 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 18 grudnia 1998 r. w sprawie szczegółowych zasad ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenie emerytalne i rentowe (Dz.U. nr 161, poz. 1106, ze zm.) do limitu ustalonego w wymienionych wyżej rozporządzeniach MPiPS.

Spis wyroków i postanowień WSA i NSA wydanych w 2008 roku w sprawach związanych z dietami kierowców – w ramce obok. Dostęp do bazy orzecznictwa jest pod adresem <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/> po wpisaniu tematu poszukiwanego orzecznictwa.

**Anna Piotrkiewicz**

- I SA/Kr 492/08 - Wyrok WSA w Krakowie z dn. 2008-06-10
- I SA/Rz 342/08 - Wyrok WSA w Rzeszowie z dn. 2008-06-03
- III SA/Kr 950/07 - Wyrok WSA w Krakowie z dn. 2008-04-16
- I SA/Po 1760/07 - Wyrok WSA w Poznaniu z dn. 2008-04-09
- VIII SA/Wa 545/07 - Wyrok WSA w Warszawie z dn. 2008-04-09
- II FZ 653/07 - Postanowienie NSA z dn. 2008-02-04
- I SA/Lu 102/08 - Wyrok WSA w Lublinie z dn. 2008-04-09
- I SA/Lu 103/08 - Wyrok WSA w Lublinie z dn. 2008-04-09
- I SA/Po 1488/07 - Wyrok WSA w Poznaniu z dn. 2008-03-27
- IV SA/GI 977/07 - Wyrok WSA w Gliwicach z dn. 2008-03-05
- I SA/Po 1723/07 - Wyrok WSA w Poznaniu z dn. 2008-03-04
- II FSK 1719/06 - Postanowienie NSA z dn. 2008-02-14
- II FSK 1619/06 - Wyrok NSA z dn. 2008-01-31
- I SA/Wr 1612/07 - Wyrok WSA we Wrocławiu z dn. 2008-01-24
- I SA/OI 634/07 - Wyrok WSA w Olsztynie z dn. 2008-01-10
- I SA/Gd 608/07 - Wyrok WSA w Gdańsku z dn. 2008-01-03
- I SA/Gd 609/07 - Wyrok WSA w Gdańsku z dn. 2008-01-03

**Land und See Spedition**



**dls jest:**

liderem na rynku spedycyjno-transportowym, co umożliwia nam czołową pozycję w transportach do i z EUROPY WSCHODNIEJ.

**dls zaprasza:**

do całorocznej współpracy rzetelnych przewoźników celem realizacji transportów chłodniczych i planekowych w relacjach: EU – PL – EU oraz EU – WNP – EU

**Prosimy o telefoniczny lub pisemny kontakt:**

Marketing & Trucking: Tel. +49/4107 333 140; Fax: +49/4107 333 159

**Organizacja transportu: EU i GUS**

Tel. +49/4107 333-3; Fax: +49/4107 333-100

dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH  
Jacobsrade 1, D-22962 SIEK (koło Hamburga)

e-mail: [info@dls-Deutschland.de](mailto:info@dls-Deutschland.de)  
[www.dls-Deutschland.de](http://www.dls-Deutschland.de)



# Wcześniej ludowy, dziś kultowy

**Istnienie pierwszego modelu Volkswagena busa zawdzięczamy holenderskiemu importerowi samochodów. W 1947 r. Ben Pon podczas spotkania z administracją brytyjską, zarządzającą wówczas fabryką w Wolfsburgu, nakreślił w swoim notiesie szkic pojazdu użytkowego wykorzystującego elementy konstrukcji popularnego garbusa.**

Samochód o ładowności 750 kg i początkowo, 25-konnym silnikiem o poj. 1131 cm<sup>3</sup> miał wkrótce stać się nieodzownym narzędziem pracy handlowca, rzemieślnika, ratować życie, gasić pożary, ścigać złodziei czy też uczestniczyć w spełnianiu ostatniej posługi. Chyba nikt nie potrafi zliczyć zawodów, jakie wykonywał popularny „bulik”, a później jego następcy: „ogórek” i „kanciak”.

## Pierwsza generacja

Produkcję VW T1 rozpoczęto 8 marca 1950 r. w Wolfsburgu, w zakładach, gdzie produkowano popularnego garbusa. Nowy pojazd błyskawicznie podbił rynek. Zapotrzebowanie na auto dostawcze było tak duże, że moce

produkcyjne macierzystego zakładu okazały się za małe. Kierownictwo Volkswagena musiało zdecydować o wybudowaniu nowej fabryki, wyłącznie pod produkcję dostawczaka. W 1956 r. z taśm montażowych w Hanowerze zjechały pierwsze egzemplarze Transportera. Produkcja szła pełną parą, początkowo 250, później 300 pojazdów montowano dziennie. Dwanaście lat od premiery T1, do klientów trafił milionowy egzemplarz. Napędzał go 34-konny silnik (3600 obr/min) o poj. 1192 cm<sup>3</sup> zaadaptowany z osobowego garbusa. Pod koniec produkcji w ofercie pojawiła się również mocniejsza jednostka napędowa o poj. 1498 cm<sup>3</sup> (42 KM – 3800 obr/min). Samochód osiągał prędkość maksymalną 105 km/h.

T2b – model  
produkowany  
do 1976 roku



Konstruktorzy niemieccy nie porzucili na budowie wersji podstawowej samochodu – czyli nadwozia blaszanego (kastenwagen). W ofercie Volkswagena dostępne były też modele 9-osobowe (samba), osobowo-towarowe (6-miejscowe kombi), skrzyniowe (pritschenwagen), podwyższone (hochraum-kastenwagen). Na bazie tych wersji budowano później pojazdy specjalistyczne dla różnych służb, m.in. karetki pogotowia, wozy straży pożarnej, objazdowe kina, chłodnie, sklepy itp. Ogółem (do wakacji 1967 r.) wyprodukowano 1579 tys. szt. Volkswagenów T1.

## Druga odsłona

W drugiej połowie 1967 r. pojawił się model o oznaczeniu T2a. Rewolucyjne zmiany obejmowały przede wszystkim nadwozie (było ono większe i bardziej przeszklone). Auto otrzymało m.in.: panoramiczną szybę przednią, przesuwane drzwi boczne, dwuobwodowy układ hamulcowy, opuszczane szyby boczne w przednich drzwiach, nowe zawieszenie, silnik o poj. 1584 cm<sup>3</sup> (37 kW/54 KM, 4000 obr/min). Napęd z 4-stopniowej, synchronizowanej skrzyni biegów był przekazywany bezpośrednio za pomocą półosi i przegubów na koła tylne (auto nie miało zwolnic).

Nie był to jednak jeszcze w pełni popularny później „ogórek”. Tzw. wersja przejściowa busa była produkowana przez 2 lata i miała jeszcze niektóre podzespoły z T1 (koła, hamulce bębnowe, lampy tylne). Fabryka stopniowo ulepszała T2, wprowadzając dodatkowo nowe, mocniejsze silniki (1,7; 1,8; 2,0 l) oraz modyfikując elementy zawieszenia i układu hamulcowego (np. hamulce tarczowe z przodu). Prędkość maksymalna modelu 1,6 l wynosiła 110 km/h, a modelu z silnikiem 1,8 l – 127 km/h. Produkcja Volkswagena T2 trwała w Niemczech do 1979 r. i wyniosła 2143 tys. szt.

Rozkwit przemysłu przypadający na lata 60. i 70. sprawił, że dzięki popularnemu VW T2, zwanemu „ogórkiem”, została zmotoryzowana nie tylko gospodarka niemiecka, ale także kraje całej Europy, USA, Bliskiego Wschodu, a później też kontynentu Ameryki Południowej. Powszechne zastosowanie dostawczego Volkswagena sprawiło, że służył on we wszystkich możliwych dziedzinach gospodarki, a także jako pojazd do wypoczynku (camping) – po modyfikacji w fabryce Westfalia w miejscowości Wiedensbrück.

## Transporter T3

W drugiej połowie 1979 r. rozpoczęto produkcję modelu 3. generacji. T3 znacząco odbiegał konstrukcją od swoich poprzedników. Bez zmian pozostała tylko idea umieszczenia silnika w tylnej części nadwozia. Począ-



T1a  
– pierwsza  
seria busa



Załadunek  
Transporterów  
w Hanowerze



Lotniskowy  
Transporter  
w barwach  
Luffhansy



T1b.jpg –  
ostatnia wersja  
produkowana  
do 1967 roku



Model T2a był produkowany jeszcze z wykorzystaniem niektórych podzespołów T1



Deska rozdzielcza początkowo była malowana w kolorze nadwozia



Transporter 3. generacji był większym pojazdem niż jego poprzednicy



Dużą przestrzeń bagażową nadal ograniczała komora silnika



Limitowana wersja T3 Blue Star Multivan



kowo nowe silniki benzynowe o poj. 1,6 i 2,0 l, tak jak w poprzednich modelach, były chłodzone powietrzem. W dalszym etapie produkcji wprowadzono jednostki napędowe chłodzone wodą. Nowe jednostki napędowe znacznie poprawiły dynamikę Transporterów, które były cięższe i większe od „ogórka”. Zastosowanie wodnego układu do chłodzenia silnika i do ogrzewania wnętrza pojazdu znacznie poprawiło komfort podróżowania w chłodniejsze dni.

Od połowy 1997 r. Volkswagen T3 miał już częściowo ocynkowane nadwozie, a niektóre modele wyposażano w skrzynie automatyczne lub 5-biegowe. Wymagający pod względem czystości spalin rynek USA wymusił na konstruktorach Volkswagena opracowanie transportera z wtryskiem paliwa i katalizatorem. Wersja amerykańska, pod nazwą Eurovan, miała bogatsze wyposażenie, m.in. elektrycznie opuszczane szyby, klimatyzację, welurową tapicerkę.

Niestety, zmieniające się czasy sprawiły, że VW T3 nie był już obiektem kultu „dzieci kwiatów”, był pojazdem przeznaczonym przede wszystkim do pracy.

Jednak to właśnie w roku 1985 podjęto decyzję o rozpoczęciu produkcji Multivana. Samochód idealny na wycieczki, ale także wygodny do długich podróży biznesowych – jest wyjątkowo uniwersalnym pojazdem. Wzorowo zaprojektowane wnętrze z rozkładaną kanapą, dodatkowym oświetleniem, stolikiem i podręczną lodówką sprawia, że Multivan jest swoistym salonem na kółkach, który można łatwo zamienić w małą ciężarówkę – składając lub wyjmując tylną kanapę.

Dzięki funkcjonalności takiego rozwiązania Transporter w tej wersji był chętnie kupowany przez osoby aktywne zawodowo lub lubiące turystykę. Jego walory użytkowe jeszcze bardziej wzrastały, gdy klient zamówił pojazd z napędem 4x4 (synchro). Cechą charakterystyczną takiego rozwiązania było to, że napęd na koła przednie był uruchamiany automatycznie tylko wówczas, gdy koła tylne uległy poślizgowi. W 1986 r. zakłady w Hanowerze opuścił sześciomilionowy Transporter.

W 1988 r. Volkswagen przedstawił limitowane wersje Multivana T3 o nazwie Blue Star i White Star (nazwane tak od kolorów nadwozia). Pojazdy te miały obniżone zawieszenie, szersze opony, aluminiowe felgi, zmodyfikowane, tzw. pełne zderzaki oraz podwójne kwadratowe reflektory z przodu.

W dalszym ciągu transporter był oferowany jako pojazd campingowy. Firma Westfalia wyposażyła go w podnoszony dach z dodatkowym łóżkiem na górze, szafki, ogrzewanie postojowe (benzynowe lub diesel – firmy Eberspächer), lodówkę i kuchenkę gazową. Cie-

kawostką jest, że nadwozie T3 w wersji Westfalia ma wewnątrz najwięcej miejsca spośród wszystkich produkowanych modeli popularnego busa.

## Transporter czwartej generacji

Po dziesięciu latach produkcji T3 Volkswagen zaprezentował czwartą generację busa (niektóre wersje były produkowane również w zakładach VW w Poznaniu). T4 był całkowicie innym samochodem, o zupełnie innych założeniach konstrukcyjnych. Nie przypominał już stylu swoich poprzedników, jednak zmiany te wyszły mu na dobre.

Auta otrzymały napęd na przednie koła, a silnik przeniesiono do przodu pojazdu. Nowe benzynowe jednostki napędowe (zmieniono konstrukcję silnika benzynowego z boksera na rzędowy).

Nadwozie T4 zostało zmienione. Zamontowano przednią maskę, pod którą ukryto silnik. Dzięki przeniesieniu całego układu napędowego do przodu otrzymano płaską podłogę w przestrzeni ładunkowej – co zwiększyło jeszcze bardziej możliwości przewozowe samochodu. Powiększono też tylną klapę bagażnika (otwieraną do góry), była również możliwość zamówienia dwuskrzydłowych, dzielonych symetrycznie drzwi.

Przy okazji zmiany modelu opracowano nową wersję Multivana, który (m.in. dzięki obszernej części bagażowej za tylną kanapą) szybko zyskał sobie nowych zwolenników.

Bardziej luksusową odmianą Multivana była wersja specjalna – Allstar, która miała inną kolorystykę tapicerki, a zewnętrznie wyróżniała się plastikowymi nakładkami w dolnej części po bokach nadwozia.

W 1996 r. Volkswagen wprowadził modyfikacje w T4, zmieniając w modelach Multivan kształt przedniej maski, zderzaka i reflektorów. Montowano też nowe silniki: najmocniejszy – benzynowy – o poj. 3189 cm<sup>3</sup> V6 miał moc 173 kW (235 KM, 6200 obr/min). W roku 1997 fabryka VW świętowała wyprodukowanie ośmiomilionowego modelu busa T1–T4.

W latach 1998–99 w 7-miejscowym Multivanie nastąpiły kolejne zmiany: zamontowano nową deskę rozdzielczą, auto otrzymało inne kolory tapicerki i pojedyncze, obrotowe fotele pasażerskie ze zintegrowanymi, trzypunktowymi pasami bezpieczeństwa. Volkswagen T4 był produkowany do połowy 2003 r.

## Piąta odsłona

Wiosną 2003 r. przyszedł czas na kolejny model, pojawił się Transporter, w którym całkowicie zmieniono nadwozie oraz dodano nowe jednostki napędowe. Teraz, jeszcze większy gabarytowo, T5 występuje



T4 – cały układ napędowy umieszczono z przodu pojazdu



Całkowicie płaska podłoga umożliwia transport długich ładunków



Wydłużona maska i zmienione światła w wersji Multivan



Kemping Westfalia California – doskonały samochód na weekendowe wyjazdy



Transporter 5. generacji – kolejna zmiana na lepsze

Ergonomiczny kokpit i doskonała jakość materiałów



z dwoma rozstawami osi: 3000 i 3400 mm oraz ma trzy wysokości dachu (po raz pierwszy VW wypuścił na rynek Transportera ze średnim dachem). Volkswagen jest oferowany w 19 wersjach nadwozi o DMC od 2600 do 3200 kg.

Wymiary nowego dostawczaka zostały powiększone: rozstaw kół jest teraz szerszy o 39 mm, a rozstaw osi najkrótszego modelu wzrósł (w porównaniu z T4) o 80 mm; wewnątrz pojazdu szerokość przestrzeni ładunkowej na poziomie podłogi we wszystkich wersjach wynosi 1692 mm. Wraz z powiększeniem nadwozia zmiana uległa też jego stylistyka. Samochód otrzymał nowe, masywniejsze zderzaki (aby w razie ewentualnej stłuczki ochronić przed uszkodzeniem kosztowne elementy pojazdu), nowe reflektory (zintegrowane z kierunkowskazami) umieszczono nieco wyżej, zmieniono klamki, kształt drzwi i maski.

Kabina kierowcy zmieniła się nie do poznania. Na całkowicie nowej, wykonanej z wysokiej jakości materiałów desce rozdzielczej znajduje się teraz joystick do sterowania skrzynią biegów. Zamiana lewarka na joystick umożliwi swobodne przechodzenie w poprzek kabiny, a także daje więcej miejsca na nogi pasażerowi siedzącemu pośrodku – w wersji z podwójną kanapą.

Na uwagę zasługuje gama nowoczesnych silników, których do wyboru jest aż sześć! Podstawowa jednostka to 4-cylindrowy, 84-konny turbodiesel (62 kW przy 3500 obr/min) oferowany do modeli Furgon i Kombi oraz do aut skrzyniowych. Samochody mające silniki 2,5 TDI oraz 3,2 V6 standardowo wyposażane są w manualne skrzynie 6-biegowe lub 6-stopniowe skrzynie automatyczne Tiptronic.

Volkswagen, dostrzegając rosnące zapotrzebowanie na luksusowe vany, wprowadził do swojej oferty 9-miejscowe Shuttle (dawniej Caravelle) i 7-miejscowego Multivana. Obecnie w modelach piątej generacji wersje Multivan wytwarzane są w 5 rodzajach wykończenia: Beach, Trendline, Comfortline, Highline i 6-osobowy Busines.

Najbardziej komfortowe – Highline i Busines – oprócz skórzanej tapicerki mają przesuwne drzwi (znajdujące się po obu stronach pojazdu) otwierane elektrycznie.

Osoby lubiące podróże samochodem i aktywne spędzanie wolnego czasu z pewnością wybiorą Transportera, który ma napęd na wszystkie koła – 4MOTION.

Uniwersalność konstrukcji Transportera sprawia, że pojazd ten jest chętnie wykorzystywany pod różnego rodzaju zabudowy. Przykładem tego może być kontener chłodniczy, pocztowiec, ambulans ratunkowy lub pojazd warsztatowy, które nierzadko można spotkać również na polskich drogach.

**Michał Bąk**

Największy T5 ma 9,3 m<sup>3</sup> przestrzeni ładunkowej



Wersja Multivan jest dostępna w kilku wariantach wyposażenia



Samochody dostawcze służą również do wypoczynku



4Motion – niezastąpiony w trudnym terenie



# Będziesz mieć pieniądze szybciej niż myślisz

Polska branża transportowa rozwija się doskonale, a tempo rozwoju może jeszcze wzrosnąć. Wielu firmom doskwierają jednak odroczone płatności, które blokują środki finansowe na długie miesiące. Faktoring jest narzędziem, które pomaga „odmrozić” taką gotówkę i szybciej rozwinąć skrzydła.

Bez wyrażenia zgody na odroczone termin płatności nie da się dzisiaj robić biznesu – branża transportowa wie o tym najlepiej. Nic tak nie przeszkadza, jak brak gotówki, którą można na bieżąco dysponować – a przecież trzeba sobie radzić, jeżeli klient płaci po dwóch-trzech miesiącach albo po pół roku. Pieniądze niby są zarobione, ale... zamrożone. Są już nasze, ale nie wykorzystamy ich w nagłej potrzebie, bo jeszcze nie ma ich na koncie. Może to narazić firmę na straty albo długi. Trudniej planować nawet tak strategiczne wydatki, jak spłata rat leasingowych, kredytowych albo wypłata pensji dla pracowników.

## Uwalnia gotówkę i zabezpiecza

Co robić, gdy klienci płacą po wielu miesiącach, a my sami rozliczamy się po 14 lub 30 dniach? Zainteresować się faktoringiem, który jest lekarstwem na brak gotówki i zapewnia stabilne finansowanie. A przede wszystkim nie potrzebuje takich zabezpieczeń, jak hipoteka czy zastaw na majątku.

Idea faktoringu opiera się na tym, że przedsiębiorca transportowy przekazuje wyspecjalizo-

wanej instytucji (zwanej faktorem) należności swoich kontrahentów, a w zamian otrzymuje gotówkę w wysokości nawet 80% wartości wystawionych faktur. Pozostałe 20% zostaje wypłacone wtedy, gdy klient faktycznie zapłaci za usługę przewozową. – *Przedsiębiorca przekazuje faktorowi należności swoich kontrahentów, a w zamian otrzymuje gotówkę, pozbywając się zatoru płatniczego i odzyskując płynność* – tłumaczy Krzysztof Kuniewicz, dyrektor generalny Bibby Financial Services Sp. z o.o.

## Faktor przejmie „papierkową robotę”

Firma ma też z głowy sprawdzanie, czy klient pamięta o należności i czy jest wypłacalny – tym zajmuje się faktor w ramach pobieranej niewielkiej prowizji. Do jego zadań należy też zarządzanie należnościami, weryfikowanie wiarygodności klientów i doradztwo. Zadowolone są obie strony: przedsiębiorca ma na bieżąco gotówkę i nie musi martwić się terminowością klienta, a klient cieszy się z długich terminów płatności.

Faktoring wykracza zresztą poza samo finansowanie. Obejmuje także ściąganie należności

i prowadzenie kont rozrachunkowych poszczególnych kontrahentów. – *Tak naprawdę zdejmujemy z przedsiębiorcy znaczną część „papierkowej roboty”, oferując mu nie tylko szybki dostęp do gotówki, ale i obsługę należności, które dla niego finansujemy* – tłumaczy Kuniewicz. Faktor obsługuje przy tym zarówno faktury krajowe, jak i zagraniczne, pomagając w przejściu trudnych procedur i ocenie ryzyka współpracy z nowymi, niesprawdzonymi klientami.

## To nie windykacja

– *Niektórym przedsiębiorcom wydaje się, że faktoring to windykacja. Jest to kompletna pomyłka. Faktoring nie zajmuje się „zaległościami” płatniczymi dłużników klienta, tylko odblokowywaniem zatorów finansowych w jego własnej firmie. Finansowanie pomaga rozwijać firmę* – podkreśla Krzysztof Kuniewicz z Bibby Financial Services Sp. z o.o. Nieprzypadkowo faktoring jest popularną usługą na całym świecie, a zwłaszcza w najlepiej rozwijających się krajach Unii Europejskiej, Chinach czy Indiach. Cieszy się ogromną renomą – światowe obroty w faktoringu przekraczają rocznie... bilion sto miliardów euro.



## Z FAKTORINGIEM MNIEJ RYZYKUJĘ

### Sylwester Kozłowski, właściciel firmy SEDIM:

– *W faktoringu najważniejsze jest to, że pozwala na zachowanie płynności finansowej. Klienci płacą nam po 45-60 dniach, a nierzadko jeszcze się spóźniają. Dzięki faktoringowi mamy gotówkę znacznie szybciej, nie ma problemów z płynnością i możemy łatwiej inwestować. Jesteśmy bardzo zadowoleni, niedawno nabyliśmy 7 nowych DAF-ów 105 i 3 chłodnie Cherau. Oprócz finansowania korzystamy z obsługi należności i weryfikacji klientów. Nasz faktor sprawdza też wiarygodność odbiorców, co pozwala mojej firmie ominąć niesolidnych płatników. Dodatkowo w ramach współpracy z Bibby Financial Services zdecydowaliśmy udostępnić miejsce na chłodniach na reklamę. Teraz obie firmy cieszą się sukcesem.*

# Koniec wakacji – a może nieustające wakacje?



Propozycja dla indywidualistów – dwumiejscowy kamper na podwoziu Ford Transit

Wyobraźmy sobie sytuację jak z amerykańskiego filmu. W pewnym okresie życia mamy dość skostniałych relacji, standardowych, schematycznych chwil, przeraża nas kolejny dzień świstaka. Co wówczas począć? Przedzierać się przez dzikość polskich dróg, gdzie „niewidzialne pieski preriowe” narobiły tysiące dziur, na których „nasz zachodni rumak” połamie zawieszenie – kusi, lecz na krótką metę. Ale co dalej? Typowe auto osobowe, o moto-

cyklu nie wspominając, skazuje nas na przydrożne motele i nie zapewnia pełnej wolności wyboru. Rozwiązanie jest jedno – samochód kempingowy zwany także kamperem, camperem, caravanem, reisemobilem itp.

## Obietnica niezależności

Średniej klasy samochód kempingowy oferuje nam niezależność ograniczoną jedynie wielkością baku na paliwo – ale i na dzikim zachodzie trzeba było konie dokarmiać. Poza tym mamy w nim wszystko,

co niezbędne do życia. Standardowo kamper, zbudowany na podwoziu samochodu dostawczego do 3,5 dmc, oferuje nam dach nad głową i to nie jedną, gdyż w odmianach największych może jednocześnie nocować na pokładzie 7 osób. Właśnie ilość miejsc do spania jest wyznacznikiem pojemności samochodu kempingowego. Luksusowe warianty lub odmiany dla samotników oferują dwa miejsca do spania. Rodzinne wersje pozwalają na nocleg 4 lub 5 osób. Pojazdy dla rodzin wielodzietnych, jak już było nadmienione wcześniej,

mogą mieć nawet do 7 miejsc, z czego najczęściej dwa wyposażone są w podwójne materace.

Każdy kamper oferuje także miejsce będące namiastką salonu. Można tam zasiąść wspólnie do posiłku, porozmawiać lub po prostu odpocząć. W zależności od modelu, jest tam więcej lub mniej miejsca. Często praktyką jest adaptowanie miejsc siedzących z fotela kierowcy i pasażera oraz rozkładanie stolika na czas posiłku – wszystko podyktowane ograniczoną przestrzenią i ergonomią użytkownika.

Zapomnieć nie można także o szafkach, w które musi być wyposażony każdy szanujący się samochód kempingowy. Wszystkie bezwarunkowo muszą mieć zamki z blokadą, która uniemożliwia otwieranie się podczas jazdy. Najczęściej do dyspozycji jest duża szafa na ubrania oraz szafki umieszczone pod sufitem, w których można przechowywać mniejsze przedmioty.

Wyposażeniem, bez którego nie można wyobrazić sobie współczesnego samochodu kempingowego, jest prysznic i toaleta. W średniej klasy kamperach udogodnienia te znajdują się w jednym pomieszczeniu, w odmianach luksusowych dostępne są w osobnych kabinach. O poczuciu niezależności, w przypadku tego wyposażenia, decyduje pojemność zbiorników na wodę czystą i brudną. Z reguły standardowe

zbiorniki wystarczą na tydzień dla dwóch osób.

Do podstawowego wyposażenia samochodu kempingowego należy także kuchenka gazowa, zlewozmywak i lodówka. Oczywiście, na pokładzie znajdują się dodatkowe akumulatory, z których uzyskuje

się energię niezbędną do oświetlenia wnętrza. Niestety, w przypadku najnowszych konstrukcji nie da się zbyt długo obcować z dala od infrastruktury kempingowej. Zasilanie urządzeń pokładowych pochłania olbrzymie ilości energii i niezbędne jest zastosowanie stacjonarnego



Coś dla obywateli – Dethleffs Globtrotter XXL na podwoziu Iveco Daily



Dethleffs Fortero z fabrycznym lakierowaniem kabiny Ford Transit



Dethleffs Globebus w odmianach integral i profil

Zewnętrzny aneks kuchenny, proszę bardzo, każdy dostanie to, o czym marzy



Wnętrze Globrottera XXL z luksusowym wykończeniem



W zabudowach typu alkowa dodatkowe miejsce do spania powstaje nad kabiną kierowcy



przyłączenia do sieci. Ze względu na wykończenie wnętrza materiałami łatwopalnymi, nie zalecamy rozjaśniania mroku świecą.

## Znakomite wyposażenie

W kamperach możemy mieć znacznie więcej opcji wyposażenia dodatkowego niż miał poseł P. w mercedesie od biznesmena D. Już na etapie przygotowywania zamówienia pocujemy się wyjątkowo, gdyż lista opcji ponadstandardowych z reguły bije na głowę te znane z salonów samochodów osobowych. Tapicerka ze skóry, proszę bardzo, jednak rzadko zamawiana ze względów praktycznych. Co więcej? W konstrukcjach zbudowanych na podwoziach samochodów dostawczych możemy sobie np. zażyczyć specjalnej izolacji umożliwiającej całosezonowe wykorzystanie kampera. Oczywiście, konieczne jest także doposażenie wozu w efektywne ogrzewanie postojowe, dla ceniących komfort termiczny niezbędna będzie klimatyzacja.

Prawdziwy fan sportu nie ruszy się z miejsca, gdy nie będzie miał przy sobie odbiornika telewizyjnego, a w nim możliwości obejrzenia piłki nożnej, relacji z olimpiady lub innych imprez, których jest bez liku. Radą na to jest zamontowanie panelu LCD, który dzięki płaskiej budowie znacznie łatwiej zmieścić we wnętrzu niż starsze odbiorniki kineskopowe. Do kompletu można dorzucić zestaw satelitarny z anteną, która sama nastawia się na wybranego satelitę. Teraz coś dla aktywnych sportowców – dodatkowe miejsce na sprzęt. Drogi są dwie: albo zamawiamy samochód kempingowy z ogromnym bagażnikiem, najczęściej umieszczonym za tylną osią pojazdu, w którym zmieścimy zarówno rowery, deskę surfingową jak i quad, albo dokupujemy zewnętrzny bagażnik, któ-

ry umieszczamy na tylnej ścianie pojazdu. Bagażnik możemy dobrać do najczęściej używanego przez nas sprzętu lub skorzystać z konstrukcji uniwersalnych.

Jednak to nie wszystko. Wybierać możemy z bogatej oferty dostępnych kolorów i materiałów wykończenia wnętrza, detali mebli i wyposażenia łazienki. Na specjalne życzenie producenci montują wysokiej klasy zestawy nagłośnieniowe, nawigacje i dodatkowe kamety z tyłu pojazdu, które ułatwiają manewrowanie na parkingach. Ciekawym rozwiązaniem jest dodatkowa markiza rozkładana na postoju. Często do konkretnego modelu możemy dokupić dopasowany namiot, dzięki któremu zyskujemy dodatkowo osłoniętą przestrzeń. Ponadto możemy wyposażać kampery w powiększone zbiorniki na wodę czystą i brudną, akumulatory o zwiększonej pojemności, sprytnie ukryte generatory prądu, butle gazowe i inne elementy podnoszące funkcjonalność pojazdów.

Przymierzając się do kupna nowego kampera, mamy także możliwość dobrania odpowiedniego podwozia. Najczęstszą bazą dla samochodów kempingowych jest Fiat Ducato, który sprawdza się od lat w konstrukcjach niemal wszystkich producentów. Dzięki szerokiej gamie jednostek napędowych, ścisłej współpracy z wytwórcami kamperów i dużej sieci serwisowej Fiat zagarnął niemal 90% rynku. Podwozia mogą być wyposażone w dowolną jednostkę napędową z rodziny Ducato, choć w większości preferuje się oszczędne silniki wysokoprężne. Standardowo oferuje się zawieszenie od Ducato, jednak dla ceniących komfort jest opcja zawieszenia pneumatycznego tylnej osi, które w dodatku poziomuje się w zależności od obciążenia.

Przeglądając prospekty i foldery reklamowe firm zajmujących

się budową samochodów kempingowych, z pewnością odnajdziemy jeszcze inne opcje wyposażenia dodatkowego, gdyż każdy producent stara się wyróżnić swoją ofertą. Współczesne samochody kempingowe w niczym nie przypominają wozów cygańskich, które uważane są za przodków kamperów. To nowoczesne mieszkania na kołach, które umożliwiają nawet całoroczne podróżowanie we wszystkich strefach klimatycznych. Oferują poczucie wolności, niezależności, ale koszt

metra kwadratowego przestrzeni we wnętrzu jest porównywalny z rynkiem mieszkań w Warszawie. Nowe pojazdy kosztują ponad 100 tys. zł i oferują ok. 10 m<sup>2</sup>. Rozwiązaniem alternatywnym z pewnością będzie samochód kempingowy z rynku wtórnego, który można nabyć za niewielkie pieniądze. Jednym słowem – kupujemy kampera, bierzemy urlop, pakujemy się i... nuczmy pod nosem „oprócz błękitnego nieba nic mi dzisiaj nie potrzeba”.

**Jacek Wejman**



Dethleffs Advantage w odmianie z alkohalem i dodatkową tylną osią



Finezja w każdym elemencie Dethleffs Esprit



Firma GPS-Buddy wprowadziła na rynek polski swój kolejny produkt – urządzenie Buddy Connect. Jest to uproszczona wersja poprzedniego produktu Buddy Pro, od którego różni się zdecydowanie niższą ceną i prostotą instalacji, przy niewiele mniejszej funkcjonalności.

Wprowadzając nowy produkt, GPS-Buddy wychodzi naprzeciw oczekiwaniom wielu klientów dostarczając produkt nieskomplikowany, z najbardziej potrzebnymi funkcjami, tani w eksploatacji oraz prosty w instalacji i użytkowaniu.

Pracując samodzielnie Buddy-Connect dostarcza standardowych informacji o pojeździe takich jak dokładna pozycja, czas pracy i postoju, zapis przejechanej trasy i dużo więcej. Jego możliwości znacznie się zwiększają po podłączeniu urządzenia nawigacyjnego firmy Garmin, tworząc produkt o unikalnych cechach. Takie zestawienie tych dwóch urządzeń tworzy dwukierunkowy system komunikacji z kierowcą, 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu w cenach dotąd nieosiągalnych. Podobnie jak w przypadku wysyłania SMS'ów, kierowca może użyć ekranu dotykowego nawigatora Garmina do pisania i odbierania wiadomości tekstowych, lub rejestrowania informacji o kolejnych lokalizacjach i zlecanych nowych zadaniach. Ponadto możliwe jest przesyłanie do kierowcy adresu nowego celu podróży, co automatycznie uaktywnia nawigację poprzez urządzenie Garmin.

Pracując samodzielnie, bądź w połączeniu z nawigatorem Garmin użytkownik ma bezpośredni dostęp

do wszystkich danych o swoim pojeździe poprzez serwis internetowy producenta [www.gps-buddy.com](http://www.gps-buddy.com). Rozwiązanie to zapewnia dostęp do informacji z dowolnego miejsca na świecie z dostępem do Internetu. Dostęp do konta użytkownika ma tylko uprawniona osoba, stąd zachowana jest tajemnica związana z prowadzoną działalnością.

Montaż urządzenia i jego aktywacja sprowadza się do podłączenia go do gniazda zapalniczki załogowania się na serwisie internetowym producenta i już po kwadransie urządzenie rozpoczyna pracę. Dostarczana i zabudowana w urządzeniu karta SIM, z roamingiem na całą Europę ważna jest na 12 miesięcy i pozwala na wysyłanie nieograniczonej ilości wiadomości dziennie. Praca w kolejnych latach wymaga wykupienia dodatkowych rocznych aktywacji.

Buddy Connect może być również zabudowany w pojeździe za pomocą specjalnego zestawu montażowego w sposób niewidoczny dla kierowcy i monitorowany w sposób ciągły bez jego wiedzy. Ponadto na stronach producenta dostępna jest darmowa aplikacja umożliwiająca otrzymywanie informacji o jazdach na telefon komórkowy uprawnionego użytkownika.

Buddy Connect dedykowany jest głównie do stosowania we flotach samochodowych, ale ze względu na niską cenę i prostą instalację plug&play wykorzystywany jest również przez osoby prywatne do śledzenia ich własnych pojazdów, bez pośrednictwa wyspecjalizowanych firm monitorujących.

## Monitorowanie, komunikacja, nawigacja – robimy to prosto i tanio!



### GPS-BUDDY Connect

GPS-BUDDY Connect umożliwia dostęp do danych o Twoich pojazdach z dowolnego miejsca na świecie, bez pośrednictwa firm monitorujących. Połączony z nawigacją Garmin, system zapewnia najtańszą na rynku łączność z kierowcą i dokładną nawigację na terenie Europy.



#### Doskonale narzędzie do zarządzania flotą pojazdów:

- umożliwia dostęp do aktualnych danych przez Internet,
- zapewnia tanią, dwustronną łączność z kierowcą,
- prowadzi nawigację do wybranego celu,
- rozwiązanie plug&play, nie wymaga specjalistycznego montażu





## Każde hamowanie przybliży do celu. To nas porusza.

Kto chce jeździć ekonomicznie oraz ekologicznie musi oszczędzać paliwo oraz układ hamulcowy (tarcze, klocki hamulcowe), korzystając przy tym np. z retardera firmy Voith. Kierowca jest w stanie, aż 90% wszystkich hamowań przeprowadzić retarderem, bez zużycia klocków oraz tarcz. Retarder zwiększa nie tylko prędkość średnią, ale również komfort jazdy. Pojazdy wyposażone w retardery docierają do celu szybciej, bezpieczniej oraz przy mniejszym

nakładzie kosztów. Retardery z hamulcami silnikowymi doskonale się uzupełniają, tworząc idealną kombinację, która zapewnia wysoki moment hamujący w całym zakresie prędkości pojazdu.

Kupuj nowy pojazd z retarderem.

Więcej informacji znajdziesz:

+48 44 6468848

+48 44 6488878

[www.voith.pl](http://www.voith.pl)

Voith Turbo

**VOITH**  
Engineered reliability.

## LEASING & KREDYT PEŁNY SERWIS LEASINGOWY



### ATRAKCYJNE KREDYTY DLA FIRM

- bez dokumentów finansowych
- bez wpłaty własnej
- bez zaświadczeń

### FUNDUSZE Z UNI EUROPEJSKIEJ

### REFINANSOWANIE

- ciągników siodłowych
- naczepek
- samochodów



roczniki od 1995



oferujemy  
leasing  
kredyt  
wpłata od 0%

Infolinia:  
0 801 911 111

**Oddział Białą Podlaska**, ul. Sadowa 14, 21-500 Białą Podlaska  
tel: 083/344 30 28, fax: 083/342 68 05, mobile: 0692 490 651, [dg-inwest@dginwest.com.pl](mailto:dg-inwest@dginwest.com.pl)

**Oddział Siedlce**, ul. Czerwonego Krzyża 36, 08-110 Siedlce  
tel: 025/632 20 07, fax: 025/632 20 07, mobile: 0660 672 880, [siedlce@dginwest.com.pl](mailto:siedlce@dginwest.com.pl)

**Oddział Warszawa**, ul. Floriańska 6/2, 03-707 Warszawa  
tel: 022/405 66 12, fax: 022/398 06 79, mobile: 0604 420 347, [warszawa@dginwest.com.pl](mailto:warszawa@dginwest.com.pl)

**Oddział Gdańsk**, mobile: 0692 490 654, [gdansk@dginwest.com.pl](mailto:gdansk@dginwest.com.pl)

**Oddział Lublin**, mobile: 0692 490 651, [lublin@dginwest.com.pl](mailto:lublin@dginwest.com.pl)

**Oddział Poznań**, mobile: 0608 023 987, [poznan@dginwest.com.pl](mailto:poznan@dginwest.com.pl)

**Oddział Katowice**, mobile: 0692 490 655, [katowice@dginwest.com.pl](mailto:katowice@dginwest.com.pl)

### CENTRALA

ul. Obrońców Tobruku 19/189

01-494 Warszawa

tel: 022 / 402 61 12

fax: 022 / 398 06 79

mobile: 0604 420 347

[centrala@dginwest.com.pl](mailto:centrala@dginwest.com.pl)

[www.dginwest.com.pl](http://www.dginwest.com.pl)

# Truck tuning

Każdy zlot samochodów ciężarowych jest doskonałą okazją do prezentacji pojazdu. Aby jednak wyróżnić się w tłumie, nie rzadko jednakowych maszyn, należy swojego „rumaka” poddać modyfikacji. Najczęstszym sposobem na wyróżnienie ciężarówki jest dokonanie zmian w wyglądzie poprzez umieszczenie dodatkowych elementów wyposażenia i wykonanie efektownych rysunków. Dla wtajemniczonych nieodzowny wydaje się także tuning mechaniczny.

Kierowcy ciężarówek to indywidualiści. Niemal każdy stara się wyróżnić z tłumu i to właśnie dla nich

przeznaczona jest oferta akcesoriów do tuningu. Swoją indywidualność pokazać można na kilka sposobów. W zależności od zasobności portfela, od tego, czy jesteśmy właścicielami pojazdu, czy go tylko użytkujemy, możemy inwestować w styl „maszyny”. Najbardziej spektakularny jest tuning optyczny zewnętrznych części ciężarówki. Dla kierowców ceniących dyskrecję najlepszym rozwiązaniem będzie z pewnością nadanie indywidualnego tonu wnętrzu kabiny. Propozycją dla właścicieli ciężarówek będzie tuning mechaniczny, który dostrzegą tylko wtajemniczeni lub ci, których pozostawimy w tyle na trasie.

## Jak cię widzą...

Samochody ciężarowe, z racji swojego przeznaczenia, nie posiadają zbędnych ozdób. Producenci europejscy ograniczają do minimum wszelkie dekoracje, choć coraz częściej oferują w firmowych katalogach specjalne dodatki podnoszące „wartość wizualną”. Przez długie lata zapominali o tym, że każdy kierowca to indywidualista. Jednak dzięki temu obok potężnych koncernów motoryzacyjnych rozwinął się sektor tuningowy, który jest w stanie spełnić nawet najdziwniejsze życzenia dotyczące zdobienia i przerabiania konstrukcji fabrycznych. W samochodach ciężarowych, przeznaczonych do pracy, tuning jest mocno ograniczony i sprowadza się z reguły do elementów dodatkowych montowanych na pojeździe lub wykonywania grafik na powierzchni kabiny albo całego zestawu. Najczęściej pierwszym elementem podnoszącym atrakcyjność pojazdu są wszelkiego rodzaju owiewki na szyby i przeciwbudzeniowe osłony przeciwsłoneczne, chromowane lub lakierowane osłony na lusterka. W dalszej kolejności trakerzy ozdabiają koła pojazdu chromowanymi kołpakami, kapslami, osłonami na felgi i nakładkami na śruby. Wszyscy ci, którzy chcą zrobić na innych naprawdę mocne wrażenie, montują orurowanie kabiny. W zależności od efektu, jaki chcemy uzyskać, możemy zamówić orurowanie aluminiowe, które oprócz dyskretnego wyglądu jest lekkie, lub orurowanie ze stali chromowanej. Praktycznie możemy orurować cały pojazd, lecz najlepszy efekt uzyskamy, montując osłonę czołową – tzw. kangura (nazwa pochodzi od funkcji, jaką elementy te



Potężna osłona z rur aluminiowych dodatkowo wyposażona w siatkę ochronną



Efektowne malowanie niekiedy kosztuje kilkadziesiąt tysięcy złotych

pierwotnie spełniały na pociągach drogowych w Australii – chroniły pojazdy przed uszkodzeniem podczas zderzenia z kangurem). Osłony najczęściej są montowane nad zderzakiem i obejmują atrapę chłodnicy, a niekiedy zachodzą na zderzak. Gdy już mamy kangura, możemy pokusić się o montaż ramy dachowej z efektywnym oświetleniem dodatkowym. Oświetlenie takie możemy także zamontować na ramie, na podszybiu lub nad zderzakiem. Tak wyposażeni możemy udać się po chromowany, hałaśliwy sygnał pneumatyczny, najlepiej o natężeniu dźwięku powyżej 100 dB.

## Dyskretny urok wnętrza

Zmiany, jakie dokonujemy we wnętrzu kabiny, najczęściej mają podnieść komfort użytkowania. Czasami jednak planujemy naszą ciężarówkę wystawić na zlocie trakerskim w kategorii „Najładniejsza, najefektowniejsza wnętrze”. Wówczas musimy zainwestować nieco pieniędzy i czasu, gdyż nie wystarczy wymienić kierownicę na drewnianą, założyć nakładki na pedały – tzw. „tuning podwórkowy” nie przekona jury. Aby zgarnąć główną nagrodę na Master Truck lub Nordic Trophy, należy przede wszystkim być konsekwentnym w nadaniu odpowiedniego charakteru. Zmiany muszą jednoznacznie wskazywać styl i pomysł na wnętrze. Skórzana tapicerka – proszę bardzo – pod warunkiem, że nie połączymy charakteru znanego z elitarnych klubów angielskich z saloonowo-westernowym, frędzelkowym, lekkim stylem amerykańskim. Także zmiany dokonywane na desce rozdzielczej i przy zestawie wskaźników muszą pasować do charakteru wnętrza. Coraz częściej trakerzy inwestują czas i pieniądze w budowę profesjonalnego zestawu audiowizualnego w kabinie. Niektórym nie wystarcza

7-calowy telewizorek umieszczony niedbale na kokpicie – potrzebują większego ekranu i doskonałej jakości dźwięku wydobywającego się z szeregu głośników i potężnego sub-

woofera. Producenci wyposażenia dodatkowego zadbali także o inne elementy, niezbędne dla większości kierowców pokonujących tysiące kilometrów miesięcznie. Kabinę moż-



Rama dachowa służy nie tylko ozdobie, ale także spełnia funkcję praktyczną – może służyć do montażu oświetlenia ostrzegawczego



Fabryczna osłona reflektorów przednich



Przykład tuningu kompleksowego Scania Legend firmy Dalija Speed

na wyposażać niemal we wszystko, jednak najczęściej problemem jest znalezienie wolnego miejsca na mikrofalówkę, lodówkę, sejf kabinowy czy zmieniarzkę płyt.

## Dodatkowa moc

Dla wtajemniczonych trakerów pozostawiono tuning mechaniczny. Co prawda w każdym pojeździe można zmieniać wszystko i modyfikować

każdy element, jednak ze względu na bezpieczeństwo w samochodach ciężarowych zmienia się niekiedy felgi kół przedniej i tylnej osi na zestawy aluminiowe, najlepiej kute, które charakteryzują się małą masą własną i dużą wytrzymałością. Ingerować można również w silnik, a konkretnie w oprogramowanie sterujące jego pracą. Jednak najlepiej takich przeróbek dokonywać po okresie gwarancji. Najczęstszym sposobem podniesienia mocy jednostki napędowej jest zmiana oprogramowania, tzw. chiptuning. W przypadku samochodów ciężarowych najbezpieczniejszym rozwiązaniem jest podniesienie mocy do 10% wartości początkowej, gdyż wówczas, wg zapewnień producentów chipów, nie przekroczymy maksymalnej wartości obciążeń dla konstrukcji i elementów silnika – jednym słowem uzyskamy wyższą moc i mniejsze spalanie paliwa przy jednoczesnym zachowaniu wytrzymałości silnika. Przykładowo mamy jednostkę o mocy 380 KM i poprzez zastosowanie chipa uzyskujemy prawie 420 KM. Oczywiście, istnieją możliwości podniesienia mocy silnika nawet o 30%, jednak wówczas musimy się liczyć ze wzrostem zużycia paliwa i znacznym skróceniem żywotności jednostki napędowej.

Przygotowując ciężarówkę do zmagania konkursowych na złotach i pokazach trakerskich, oprócz pomysłu niezbędne jest także posiadanie grubego portfela, bo nawet najmniejsze elementy zdobiące pojazd kosztują sporo pieniędzy, nie wspominając o efektownych grafikach na kabinach i naczepach, których koszt idzie w dziesiątki tysięcy złotych. Często zdarza się tak, że koszty indywidualizacji pojazdu przewyższają wartość zestawu, ale dla kierowców nic nie ma większej wartości niż zachwyty publiczności nad ich ciężarówką.

**Jacek Wejman**

Tuning firmowy od Volvo – podświetlany dach



Pneumatyczne trąby to nieodłączny element prawdziwej ciężarówki



Wnętrze zbudowane w najlepszym guście



System kontroli ciśnienia w oponach można uznać za tuning podnoszący bezpieczeństwo



Analiza i rozliczanie czasu pracy kierowców to ważny element w każdej firmie transportowej. Prowadzenie ewidencji czasu pracy kierowców, jest obowiązkiem każdego pracodawcy, o czym mówi Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z 28 maja 1996 roku. Brak poprawnej dokumentacji może skutkować nałożeniem na przedsiębiorcę kary, która od 1 lipca 2007 roku może wynieść nawet do 30000 zł, zarówno ze strony Inspekcji Transportu Drogowego jak i Państwowej Inspekcji Pracy.

Aby prawidłowo analizować i rozliczać czas pracy, i unikając drobnych wykroczeń ustrzec się przed wysokimi mandatami niezbędna jest fachowa wiedza. Dlatego PC NET SERVICE, wiodący na polskim rynku dostawca rozwiązań do analizy i rozliczania czasu pracy kierowców, oraz Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce uruchomiło profesjonalny cykl szkoleń.

Szkolenia, obejmujące zagadnienia z zakresu analizy i rozliczania czasu pracy kierowców, przygotowane zostały z myślą o przedsiębiorcach transportowych. Ich celem jest uporządkowanie wiedzy w zakresie czasu pracy kierowców, jego analizy oraz prawidłowego rozliczania, oraz przedstawienie najnowszych interpretacji przepisów związanych z tym szerokim zagadnieniem.

Pięciogodzinne szkolenia prowadzone są przez wykładowcę z firmy PC NET SERVICE, który posiada bogate doświadczenie praktyczne oraz szeroką wiedzę teoretyczną. Prowadzi szkolenia między innymi dla Inspekcji transportu drogowego zarówno w Polsce jak i zagranicą oraz takich instytucji jak Straż Graniczna, czy Służba Celna.

Szkolenie przygotowane zostało w formie wykładu połączony z dyskusją, podczas którego uczestnicy mogą na bieżąco zadawać pytania prowadzącemu i wspólnie rozwiązywać nierzadkie ich problemy. Całość została podzielona na 3 bloki tematyczne:

Pierwszy to prezentacja Inspektora Transportu Drogowego, podczas której omawiane są zasady prowadzenia kontroli ITD w firmie transportowej oraz na drodze. Wśród poruszonych tematów, uczestnicy dowiedzą się między innymi: jakich dokumentów wymaga Inspektor, jaki może być maksymalny zakres czasowy kontroli, w jakiej formie powinny być przygotowane pliki z danymi z kary kierowcy i tachografu cyfrowego. W pod-

sumowaniu przedstawiane są groźące przedsiębiorcą kary oraz możliwości odwołań.

Druga część poświęcona jest kontroli czasu pracy kierowcy w oparciu o Rozporządzenie 561/2006(WE), Umowę AETR oraz Dyrektywę 2002/15(WE). W trakcie tego bloku szczegółowo omawiane są przepisy, dotyczące okresów prowadzenia pojazdów i maksymalnego czasu pracy, a także przerw i odpoczynków (przerwa w jeździe ciągłej, przerwa dzielona, odpoczynek dzienny regularny i skrócony, zdarzenia prom/pociąg, czas odpoczynku w zakładzie, odpoczynek tygodniowy regularny i skrócony, zasady odbioru i rekompensaty). Ponadto przedstawiane są różnice pomiędzy Umową AETR a Rozporządzeniem 561 oraz zasady wystawiania zaświadczeń dla kierowców.

W trzeciej części uczestnicy dowiedzą się jak prawidłowo prowadzić rozliczenie czasu pracy kierowców oraz jak przygotować poprawną ewidencję dla Państwowej Inspekcji Pracy. Wśród omawianych zagadnień znajdziemy między innymi informację na temat rozliczania nadgodzin, okresów gotowości zaliczanych do czasu pracy i dyżuru, pracy w dniu planowo wolnym, pracy w niedziele i święta oraz kar nakładanych przez PIP za wykroczenia przeciwko prawom pracownikom.

Głównym celem szkolenia nie jest przedstawienie suchych przepisów i regulacji, a przekazanie praktycznych informacji oraz rad, jak rozwiązać pojawiające się problemy. Pierwsze wykłady, które odbyły się na Śląsku, Wielkopolsce oraz województwie mazowieckim, pokazały, iż przybrana forma spełnia oczekiwania uczestników, o czym świadczą udzielone referencje i pozytywne komentarze.

Kolejne szkolenia odbędą się już we wrześniu i październiku, tym razem wykładowcy PC NET SERVICE gościć będą w Rzeszowie, Szczecinie, Gdańsku, Białymstoku i Katowicach. Szczegółowy terminarz oraz program szkolenia dostępny jest na stronie internetowej PC NET SERVICE oraz Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

Już wkrótce, dla uczestników wszystkich szkoleń oddana zostanie specjalna strona internetowa, gdzie znajdziemy między innymi zbiór wszystkich regulacji prawnych, dokładny terminarz oraz relacje i komentarze ze szkoleń. Nowością będzie możliwość sprawdzenia swojej wiedzy przy pomocy przygotowanych testów z zakresu analizy i rozliczania czasu pracy kierowców.

# SZKOLENIA

**PC NET SERVICE oraz ZMPD zapraszają na profesjonalny cykl szkoleń z zakresu analizy i rozliczania czasu pracy kierowców.**

**W programie min.**

- wykład Inspektora Transportu Drogowego, który omówi obowiązujący taryfikator oraz zasady przeprowadzania kontroli w przedsiębiorstwie i na drodze

- wykład połączony z dyskusją, „Jak prawidłowo analizować i rozliczać czas pracy kierowców”, gdzie omówione będą min:

- rozporządzenia i akty prawne
- czas jazdy i pracy
- przerwy i odpoczynki
- ewidencja czasu pracy dla PIP
- praca w nadgodzinach i dniu planowo wolnym
- okresy gotowości
- obowiązujące kary

**Najbliższe szkolenia odbędą się w:**

**Rzeszowie - 24 wrzesień**

**Szczecinie – 28 październik**

**Gdańsku – 29 październik**

**Białymstoku – 30 październik**

**Katowicach – 31 październik**

Zapisy oraz dodatkowe informacje dostępne pod numerem  
tel: 033 / 496 58 71  
lub  
email: dok@pcnetservice.pl

Szczegółowy plan szkolenia:  
www.pcnetservice.pl  
w dziale szkolenia.

**ZAPRASZAMY**



CIEKAWOSTKI

# MASTER TRUCK 2008

Master Truck  
2008 – „Blade”  
– duńskiej firmy  
Wagner Cargo



Po raz czwarty na terenie kampusu Politechniki Opolskiej odbył się Międzynarodowy Złot Ciężarowych Pojazdów Tuningowanych. Zarejestrowało się 160 uczestników. Oprócz wystawców z Polski przyjechali również goście z: Danii, Czech, Słowacji, Holandii, Szwecji i Niemiec. W ciągu dwóch dni trwania imprezy odwiedziło ją ponad 40 tysięcy osób.

Z roku na rok polski Master Truck rozrasta się. Nie wynika to wyłącznie z coraz większego zainteresowania właścicieli pięknych ciężarówek. Złot w Opolu powoli wchodzi do kalendarza największych tego typu imprez w Europie. Dla miasta Master Truck stał się drugą, co do ważności i atrakcyjności, imprezą w roku, po Festiwalu Piosenki Polskiej. Wieloletnim Patronem Honorowym zlotu jest Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Klimat tej imprezy to magnes przyciągający wystawców i zwiedzających. Ciepła, swobodna i rodzinna atmosfera sprzyja, chociaż przez te dwa dni, innemu spojrzeniu na branżę transportową – nie tylko jako dostawców usług. Na ludzi wielkiej pasji, czerpiących z niej radość i, co ważne, związanej z ich zawodem, którą potrafią się dzielić z innymi.

Pojawiają się również i poważne tematy. Jednym z gości tegorocznego zlotu był minister Tadeusz Jarmuziewicz – opolanin. Stało się to okazją do rozmowy z przewoźnikami i dziennikarzami na temat planów rządu w związku z pogłębiającym się kryzysem w branży i protestami transportowców. Jedynym realnym środkiem pomocy, który Jarmuziewicz wtedy deklarował, była wola wycofania się rządu z nowelizacji ustawy o drogach publicznych znoszącej system winietowy.

**r.g**

Fot.: Piotr Sowała



Gość zlotu, nie biorący udziału w konkursie, Scania „Red Pearl” – kabriolet z 1000 – konnym silnikiem





# One Europe. One route network.



Ze Stena Line Freight masz dostęp do paneuropejskiej sieci 18 połączeń promowych, na której operuje flota nowoczesnych statków o dużej ładowności i dużej częstotliwości przeplynieć. Możesz także skorzystać z wielu dogodnych możliwości bukowania powierzchni na każdym odpłynięciu, na każdej z tras promowych.

Co równie ważne – współpracując ze Stena Line Freight masz do swojej dyspozycji naszych doświadczonych ekspertów, których zadaniem jest pomoc w najlepszym wykorzystaniu naszej sieci połączeń. Skontaktuj się z nami już dziś, by dowiedzieć się jak skorzystać na współpracy z nami. Stena Line Freight – europejska sieć połączeń promowych.

  
**Stena Line**  
FREIGHT

# Z ładunkiem przez kontynenty

## Lata 1971-1989

Otwarcie Polski na Zachód, wielkie zachodnie pożyczki i napływ licencji spowodowały po 1971 roku szybki wzrost gospodarczy. Przełożył się on na zwiększenie przewozów, szczególnie samochodowych, w tym międzynarodowych. Już w 1972 roku Zjednoczenie PKS i ZMPD przewidywały na najbliższe lata 30-procentowy wzrost przewozów, dodając, że i tak nie wszystkie potrzeby będą zaspokojone, bo Pekaes – z braku samochodów – obsługiwał zaledwie co trzeciego klienta. Dlatego na początku dekady pojawił się pierwszy krajowy konkurent – Polskie Linie Oceaniczne. Armator odpowiadał za konteneryzację prze-

wozów międzynarodowych i musiał zająć się także transportem kontenerów do i z portów, bo przewożone koleją były często uszkodzane lub rozkradane. W pierwszej połowie 1973 roku rozpoczął własne międzynarodowe przewozy samochodowe dwoma dzierżawionymi ciągnikami Fiat. PLO zostało członkiem ZMPD 23 marca 1974 roku, z uznaniem przynależności od pierwszego kwietnia 1973 roku. Po kilku latach PLO miał pięćdziesiąt dwa ciągniki siodłowe z kabinami w kolorze błękitnoszarym, przypominającym morski horyzont o brzasku. PLO specjalizowało się w dostarczaniu kontenerami mrożonych ryb, głównie do klientów

z Austrii, Węgier i Czechosłowacji. Zestawy Pekaes z kolei, w pierwszym okresie znacznie częściej niż poprzednio jeździły do i z Wielkiej Brytanii oraz Grecji. Z wysp sprowadzano wyroby przemysłu maszynowego, a wożono polskie mięso, ze słonecznej Grecji przyjeżdżały owoce. Zaopatrzenie do budowanego w Warszawie hotelu Forum dowożono ze Szwecji samochodami. Także części i auta z bielskiego FSM do włoskich zakładów Fiata transportowano ciężarówkami. Nawet przy zwiększonym ruchu RFN pozostała najważniejszym kierunkiem dla większości transportów.

### Z północy na południe

Nawet kryzys paliwowy w połowie lat siedemdziesiątych nie powstrzymał rozwoju branży, a ku zaskoczeniu wielu polityków i ekonomistów doprowadził do bezprecedensowego wzrostu przewozów transkontynentalnych. Eksporterzy ropy z Bliskiego Wschodu, dzięki wysokim cenom tego surowca, zarabiali dużo pieniędzy i rozpoczęli w Europie Zachodniej ogromne zakupy. Z przewozem towaru nie mogli poradzić sobie zachodni przewoźnicy, dlatego że lukratywne kontrakty otrzymał



Trzynasty Światowy Kongres IRU w Estoril (Portugalia), 1972. Delegacja polska: Z. Krajewski, Prezydent ZMPD, St. Mroczek, Wiceminister Transportu, M. Budziszewski Sekretarz Generalny ZMPD z żoną (IRU)

także Pekaes. Sznury polskich samochodów jeździły z północy na południe: z Europy Zachodniej przez Polskę do Iraku i Iranu. Dzięki tym zleceniom w połowie lat siedemdziesiątych najszybciej rosły przewozy tranzytowe. Podróż z Niemiec do Bagdadu i z powrotem trwała według planu 24 dni. Jadąc przez Turcję i dalej, samochody musiały mieć wykupiony Carnet de passages en douane (CPD). Stosowano go w tamtych krajach aż do lat osiemdziesiątych. Konwencja CPD, która w ostatniej wersji weszła w życie 19 maja 1956 roku, ustalała, że ciężarówki wjeżdżają do państw sygnatariuszy bez składania kaucji, opłat i należności celnych. Kawalkady samochodów ciężarowych z trudem mieściły się na wąskich, górskich drogach ówczesnej Turcji, a kolejki na granicach tego państwa sływały z legendarnej wręcz długości. Na forum IRU przedstawiciele stowarzyszeń przewoźników, w tym ZMPD, sygnalizowali władzom tureckim konieczność rozwiązania tych problemów. Tam też wypracowano sposoby pomocy technicznej w przypadku awarii auta. Przedstawiciele IRU oraz organizacji członkowskich przygotowali metody pomocy prawnej dla uwięzionych kierowców, którzy w tureckich sądach byli pozbawieni możliwości obrony.

Poza przewozami na Bliski Wschód, po kilku latach pracy ZMPD, MK i MHZ uruchomiono przewozy promowe z polskich portów. Transportowano nie tylko pasażerów, ale przede wszystkim samochody ciężarowe z ładunkami.

Skokowy wzrost przewozów tranzytowych z Europy spowodował liczne nadużycia celne. Problem trzeba było pilnie rozwiązać, więc EKG ONZ, razem z władzami celnymi Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej, IRU oraz organizacjami krajowymi pracowały nad noweli-



W latach osiemdziesiątych Pekaes był największym przewoźnikiem międzynarodowym, chociaż do tego typu przewozów było dopuszczonych kilkadziesiąt firm

zując konwencji celnej o przewozie ładunków pod zamknięciem celnym (konwencja TIR z 1959 roku). Brali w nich udział także delegaci ZMPD. Prace prowadziła Europejska Komisja Gospodarcza Komitetu Transportu Wewnętrznego EKG ONZ. W styczniu 1976 roku znowelizowana konwencja została przedstawiona do podpisu i weszła w życie w 1978 roku. Zawierała kilka istotnych dla firm przewozowych zmian: ograniczono odpowiedzialność przewoźnika w przypadkach powstałych z działania siły wyższej, błędów w dokumentacji z winy władz celnych, zniesiono kary celne i zmniejszono górną granicę odszkodowania na rzecz władz celnych.

Komisja IRU ds. prawnych przygotowała nowy wzór międzynarodowego samochodowego listu przewozowego. W listopadzie 1976 roku weszła w życie międzynarodowa konwencja o przewozie towarów łatwo psujących się, która ułatwiła przejazd przez granicę ciężarówek z ładunkiem żywności. Dwa lata później pod egidą EKG ONZ znowelizowano także Konwencję CMR, wprowadzając Special Drawing Rights (SDR) na miejsce opartego na złocie franka. Zmiana ułatwiła wyliczenie ubezpieczeń i odszkodowań i weszła w życie 28 grudnia 1980 roku. Polska do tej pory nie przystą-

piła do protokołu wprowadzającego SDR.

Jak powyższe zmiany były niezbędne, widać po rosnącym ruchu międzynarodowym: w 1975 roku wydano 533 060 karnetów TIR, z czego przewoźnikom z krajów Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej 31 procent, krajom stowarzyszonym z EWG 12 procent, a socjalistycznym 27 procent. Od 1 stycznia 1976 roku system TIR nie miał zastosowania w przewozach pomiędzy krajami EWG, ale pomimo tego w 1976 roku ilość wydanych karnetów TIR wzrosła do 603 293 i do 718 612 cztery lata później.

## Na straży transportowych interesów

Przedstawiciele ZMPD brali aktywny udział w pracach Sekcji II IRU, a także Sekcji I (przewozy pasażerskie), do której Zrzeszenie zostało przyjęte 12 kwietnia 1973 roku. Członkowie ZMPD dysponowali poważną flotą autobusów. Siedemnaście wojewódzkich dyrekcji PKS miało ok. 20 tys. autobusów rozlokowanych w 176 oddziałach. Dodatkowo 5 przedsiębiorstw turystycznych z pięćdziesięcioma oddziałami miało ok. tysiąca autokarów. ZMPD pracowało na rzecz polskich przewoźników i wystąpienia międzynarodowe Zrzeszenia były poprzedzo-

ne konsultacjami z szefami polskich firm transportowych, a przede wszystkim z największym z nich – Pekaesem. Jego wieloletni dyrektor, Juliusz Kowalik, należał do władz ZMPD i najczęściej właśnie on, razem z dyrektorem naczelnym Zjednoczenia PKS i jednocześnie prezesem ZMPD Zdzisławem Krajewskim, był twórcą koncepcji postępowania ZMPD na forum międzynarodowym. – Na negocjacje do krajów niemieckojęzycznych często jeździł osobiście Kowalik, a mnie wysyłał na rozmowy rosyjskojęzyczne – wspominał członek zarządu Pekaes i ZMPD, Roman Kołodziejczyk. Robert Kearney, od 1973 roku szef Gospodarstwa Transportu Samochodowego PLO, a od 1976 roku zastępca dyrektora Zakładu Kontenerowego PLO, dodawał, że na posiedzeniach ZMPD przewoźników rzeczy reprezentował Juliusz Kowalik, Kearney i prezes C.Hartwig Warszawa Zygmunt Kordecki. W scentralizowanej, socjalistycznej gospodarce Zrzeszenie było elitarną organizacją i nawet w połowie lat siedemdziesiątych, gdy szybko rozwijał się import i eksport, do ZMPD należało zaledwie ośmiu niezależnych od PKS przewoźników, w tym Iterpegno i Hortex.

Pomimo niewielkiej liczby członków, pracownicy Zrzeszenia mieli

bardzo dużo obowiązków, bo – jak wyjaśniał Waldemar Czapski, ówczesny dyrektor biura ZMPD – Zrzeszenie wykonało ogromną pracę w ramach IRU oraz Sekcji IV RWPG, biorąc udział w przygotowaniu rozwiązań prawnych i rozmowach bilateralnych. Rosnące znaczenie ZMPD doceniło IRU, organizując 17 października 1974 roku sesję w Warszawie. Na niej przyjęto do IRU stowarzyszenie przewoźników radzieckich ASMAP.

Wraz z wejściem ZSRR do grona państw mających zorganizowany drogowy transport międzynarodowy Polska podpisała porozumienia z nowym partnerem. Oba kraje uzgodniły sposób przydziału zezwoleń, ale na skutek radzieckich nacisków był on wielce nietypowy. Mianowicie Rosjanie argumentując, że ich ciężarówki przejeżdżają po polskich drogach nie więcej niż 600 km w jedną stronę, a polskie mogą pokonywać nawet trzy razy więcej, wymogli wprowadzenie przelicznika. Nie pomogły tłumaczenia, że polskie ciężarówki nie zapuszczają się tak głęboko w ZSRR. Współczynnik powodował, że za każde radzieckie zezwolenie Polska musiała dać trzy swoje. Na dodatek Rosjanie nie płacili za korzystanie z polskich dróg. Rozwiązanie było wysoce niekorzystne dla strony polskiej, więc

ZMPD, które początkowo wydawało zezwolenia z wyprzedzeniem rocznym, przeszło na kwartalne, potem miesięczne i na koniec tygodniowe. Tymczasem radzieckie ciężarówki w dużych liczbach przejeżdżały przez Polskę i przy opóźnieniach w otrzymywaniu zezwoleń na granicy w Brześciu utworzyła się spora kolejka ciężarówek Sovtransavto. Polska służba celna miała zakaz wpuszczania radzieckich ciężarówek bez zezwoleń. Waldemar Czapski dodaje, że upór i determinacja strony polskiej doprowadziła w końcu do poprawy szans i parytetów zezwoleń pomiędzy Polską i ZSRR.

ZMPD utrzymywało się ze składek członkowskich, sprzedaży karnetów TIR, manifestów AGT i w największym stopniu z wydawanych przewoźnikom zagranicznym przez ZMPD zezwoleń na przyjazd do Polski lub tranzyt. ZMPD zawierało umowy z innymi zrzeszeniami w sprawie rozliczeń okresowych za wydawane ich przewoźnikom zezwolenia. ZMPD była zobowiązana do pobierania tych opłat rozporządzeniem Rady Ministrów z 1972 roku. Kolejne rozporządzenie z 1975 roku określiło marżę dla ZMPD wynoszącą 2 procent. Przykładowo w 1979 roku ZMPD pobrało z opłat blisko 115,5 mln zł i wpłaciło do państwowej kasy 90,6 mln zł. Pod koniec lat siedemdziesiątych było zarejestrowanych 70 tys. stowarzyszeń, w tym około 400 miało ogólnopolski zasięg działania. Według Czapskiego ZMPD było jednym z najbogatszych.

Sekretarzem generalnym, odpowiadającym przez wiele lat za bieżące działanie Zrzeszenia był Mieczysław Budziszewski, który do 1961 roku był dyrektorem PMPS Pekaes. Pierwszego lipca 1976 roku zastąpił go Lech Tarwid, wicedyrektor Zjednoczenia PKS ds. ekonomicznych. W tym samym roku wiceprezesem



Jesienne posiedzenie IRU w Warszawie, 15-16 października 1974 (IRU)

Sekcji I IRU wybrano Waldemara Czapskiego (kadencja 1977-78 i wybrany ponownie na lata 1979-80). W 1982 roku Czapski został pracownikiem IRU, cenionym specjalistą od Konwencji CMR i szefem działu prawnego Unii.

Jesienią 1980 roku reprezentantem ZMPD na forum międzynarodowym został Tarwid; wybrano go na członka prezydium IRU (a więc zarządu tej organizacji) na lata 1981-82, a następnie na kolejne dwie kadencje, do 1986 roku. Adam Tarnowski, który w latach 1964-2002 pracował w Sekretariacie IRU, wspominał, że ZMPD z racji wagi transportu samochodowego i położenia geopolitycznego Polski, było najważniejszym zrzeszeniem z Europy Wschodniej. ZSRR i jego kraje satelickie były darzone nieufnością przez kolegów z Europy Zachodniej – wyjaśniał Tarnowski. – Jestem Polakiem, urodziłem się w Polsce i starałem się zawsze zwalczać taką rezerwę w stosunku do mojego kraju. Reprezentanci Zrzeszenia zawsze unikali politycznego, sztywnego stanowiska, co ułatwiło zaaprobowanie ZMPD jako reprezentanta krajów RWPG – dodawał. Nie bez znaczenia były także osobiste cechy Budziszewskiego i Tarwida, którzy potrafili dyskutować o spornych sprawach w sposób rzeczowy, bez dogmatycznych naleciałości. – Tarwid znany był z umiejętności nawiązania bezpośredniego kontaktu i ludzie mu ufali, co ułatwiało Zrzeszeniu działanie – mówił Tarnowski.

Pozycja Zrzeszenia w kraju systematycznie się umacniała. Ministerstwo Komunikacji 14 kwietnia 1977 roku powierzyło ZMPD rolę głównego referenta delegacji polskiej w sekcji IV Stałej Komisji Transportowej RWPG w zakresie całokształtu problematyki transportu samochodowego. ZMPD nad-

zorowało funkcjonowanie przewozów międzynarodowych, prowadząc statystykę przekroczeń polskiej granicy przez samochody ciężarowe. Była ona nieoceniona podczas bilateralnych rozmów Ministerstwa Komunikacji z przedstawicielami innych krajów na temat zezwoleń na wjazd samochodów ciężarowych wykonujących przewozy międzynarodowe. Zrzeszenie brało udział we wszystkich negocjacjach dwustronnych MK z resortami zagranicznymi. Pomimo szybkiego wzrostu polskiego transportu, liczba ciężarówek Pekaes przekraczających granice szczególnie Niemiec była niewielka w porównaniu do flot firm z RFN, więc problemu z niemieckimi zezwoleniami nie było. Nie starczało belgijskich, czasem francuskich, a zawsze brakowało zezwoleń na wjazd do ZSRR.

### Rozwój pomimo barier

W 1978 roku polskie samochody zawitały na drogi dwudziestu krajów Europy i Azji. Na międzynarodowych trasach pojawiały się w coraz większej liczbie auta nie tylko Pekaesu, ale także innych polskich firm. W 1980 roku do ZMPD należało 37 „krajowych jednostek gospodarki społecznej”: PMPS Pekaes, 17 wojewódzkich przedsię-

biorstw PKS, Przedsiębiorstwo Spedycji Krajowej, Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej C. Hartwig Warszawa, PLO Zakład Kontenerowy w Gdyni, Przedsiębiorstwo Spedycyjno-Transportowe Budownictwa Elektrotechnicznego i Przemysłu „Transprzet” Tychy, Poznańskie Przedsiębiorstwo Transportu Budownictwa „Transbud”, Zakłady Przetwórstwa Owocowo-Warzywnego „Hortex” Góra-Kalwaria, Centralny Ośrodek Sportu „Pol-Inter-Sport” Warszawa, Ogólnokrajowa Spółdzielnia Turystyczna „Gromada”, Biuro Turystyki Sportowej „Sports-Turist”, Spółdzielcze Biuro Turystyczne „Turysta”, Biuro Turystyki Zagranicznej PTTK, Polskie Biuro Podróży „Orbis”, Biuro Zagranicznej Turystyki Młodzieżowej „Juventur”, Biuro Podróży i Turystyki „Almatur”, Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej C. Hartwig Katowice, Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej C. Hartwig Gdańsk, Polska Żegluga Bałtycka Kołobrzeg, Polska Żegluga Morska Szczecin oraz Polski Związek Motorowy.

Pomimo kryzysów paliwowych lat siedemdziesiątych transport samochodowy pozostawał najbardziej ekonomicznym środkiem przewozu. Po roku 1974 niektóre rządy usi-



We wczesnych latach siedemdziesiątych PLO wprowadziło przewozy kontenerowe, w tym dostawy od drzwi do drzwi, i było jedną z pierwszych polskich firm spoza PKS oferującą międzynarodowe przewozy samochodowe (Kazimierz Lieske)

łowały przeciwdziałać wzrostowi transportu drogowego, ale tworzone wbrew zasadom ekonomii bariery okazały się nieskuteczne. Pomimo szybkiej rozbudowy europejskiej sieci autostrad tworzyły się na nich coraz częściej korki. Jako winnych wskazywano powolne ciężarówki. Rząd niemiecki podniósł w 1971 roku minimalną moc zestawu z 6 KM do 8 KM na tonę, co stało się europejskim standardem. Natomiast do końca lat siedemdziesiątych nie udało się uzgodnić stanowisk co do mas i wymiarów zestawów, chociaż każdy kraj powoli liberalizował przepisy. Dopiero w grudniu 1984 roku kraje Europy doszły do porozumienia, dopuszczając do ruchu 5-osiowe zestawy o masie nie większej niż 40 t. Od tamtej pory nacisk na oś nie może przekraczać 11,5 t, a więc wypośredkowano stanowisko niemieckie i francuskie. Ten limit był znacznie powyżej polskich przepisów, które dopuszczały do ruchu po wszystkich drogach samochodowy o nacisku nie większym niż 8 ton, a jedynie na wybranych z 10-tonowym obciążeniem. Dlatego też polscy przewoźnicy przez długi czas kupowali 3-osiowe ciągniki z podnoszoną trzecią osią i dwuosiowe naczepy. Dopiero w latach osiemdziesiątych zdecydowali się na 3-osiowe naczepy i dwuosiowe ciągniki, które były ówczesnym standardem.

## Kryzys lat osiemdziesiątych

Na początku lat osiemdziesiątych kryzys polityczny wymusił zwiększenie zakresu swobód dla społeczeństwa, w tym stowarzyszeń. Tego procesu nie odwrócił nawet stan wojenny, wprowadzony 13 grudnia 1981 roku. W 1982 roku członkowie Zrzeszenia zebrali propozycje zmian statutu w celu zapewnienia samorządności organizacji. Wydział Społeczno-Administracyjny Urzędu m. st. Warszawy zatwierdził nowy statut ZMPD 21 listopada 1982 roku. Dzięki wprowadzonym zmianom Zrzeszenie uniezależniło się od Ministerstwa Komunikacji, ale było „na granuszkach” Pekaesu, bo nie miało własnego konta dewizowego. – Po diety na wyjazdy służbowe dla przedstawicieli Zrzeszenia trzeba było występować do dyrekcji Pekaesu – wspomina kierownika kolejnych prezesów ZMPD Zygmunt Gruszka. W stanie wojennym przewodniczącym Rady Zrzeszenia został płk Stanisław Dobraszkiewicz.

Nawet narastający w Polsce od drugiej połowy lat siedemdziesiątych kryzys ekonomiczny nie zmniejszył drogowych przewozów międzynarodowych. Dopiero stan wojenny i spowolnienie gospodarki na Zachodzie spowodowały kłopoty branży, i to mimo nawiązania kontaktów i wymiany zezwoleń z dwudziestoma ośmioma krajami. Liczba zezwoleń

na jazdy do i z Polski spadła w 1982 roku do 70 tys., gdy w 1980 roku wykorzystano 84 tys. zezwoleń. Cztery lata później ta liczba wzrosła do 91 tys.

W połowie lat osiemdziesiątych pojawiła się większa konkurencja dla Pekaes w transporcie międzynarodowym, chociaż przyznanie zezwolenia na wykonywanie przewozów międzynarodowych kolejnej firmie zawsze było poprzedzone konsultacjami Ministerstwa Komunikacji z Pekaesem. W 1987 roku członkami ZMPD było ok. 60 firm, czyli dwa razy więcej niż zaledwie pięć lat wcześniej. Największymi polskimi przewoźnikami tamtego okresu byli m.in.: Pekaes Autotransport, Hortex, PLO, Transbud, Transmeble i Przedsiębiorstwo Obrót Zwierzętami Hodowlanymi. Jednocześnie następowały zmiany w ofercie i odejście od narzuconych administracyjnie dotychczasowych specjalizacji. C. Hartwig Warszawa kupił ciężarówki i rozpoczął własne przewozy, a Pekaes dla odmiany zajął się spedycją, utrzymując cały czas pozycję dominującego przewoźnika. W 1987 roku polskie firmy wykorzystywały 101 491 zezwoleń, z czego na Pekaes Autotransport przypadło 80,23 procent, na Hortex – 3,68, PLO – 3,48, innych członków ZMPD – 1,98, zaś na pozostałych przewoźników (branżowych) – 10,27 procent.

Pojawienie się w Polsce nowych przedsiębiorstw transportowych spowodowało spadek efektywności przewozów. Jazdy bez ładunku stanowiły 22 procent wszystkich polskich przewoźników. Najlepiej tabor wykorzystywali Pekaes Autotransport, PKPS, PPKS i C. Hartwig, mając tylko 18 procent pustych jazd. Gorzej było z Hortexem (30 procent jazd pustych), PLO (38 procent), transportem budownictwa (37 procent) i pozostałymi przewoź-



Szesnasty Światowy Kongres IRU w Oslo (Norwegia), 1978. Mówcy na kongresie: Czapski (PL), Featherstone (UK), Hooykans (NL), Dreskonfeld (D) i Ljungberg (S) (IRU)

nikami (33 procent). Słabe wykorzystanie sprzętu wynikało ze specyfiki transportu na rachunek własny i zakresu koncesji, uniemożliwiającej zabranie ładunku powrotnego. Dla porównania przewoźnicy zagraniczni wykonywali co trzecią jazdę bez ładunku, ale oni specjalizowali się w lepiej płatnym transporcie specjalistycznym, o czym świadczy poniższa statystyka: w transporcie międzynarodowym 45,1 procent jazd wykonywanych było taborem skrzyniowym (przewoźnicy polscy 47 procent), 23,2 chłodniami (28 polscy), 3 cysternami (tyle samo polscy), 8,42 przy użyciu podwozi kontenerowych (14,6 polscy) i 20,2 taborem specjalistycznym (10,8 polscy). Przewoźnicy włoscy angażowali na trasach do Polski 60 procent taboru specjalistycznego, zachodni Niemcy 45 procent, holenderscy 41, szwedzcy 43, węgierscy 28, czechosłowaccy 45 procent.

Zwiększenie liczby członków ZMPD i pojawienie się wśród nich przedsiębiorstw przewoźących towary na rachunek własny spowodowało, że ZMPD złożył w IRU wniosek o przyjęcie do Sekcji III. Już w 1977 i 1980 roku Lech Tarwid i Zdzisław Krajewski byli obserwatorami na posiedzeniach tej sekcji, jednak formalnie ZMPD stało się jej członkiem 15 listopada 1989 roku.

## Tranzytowy pat

Splata ogromnych pożyczek zaciągniętych w latach siedemdziesiątych przekraczała możliwości płatnicze Polski. Nadmierne zadłużenie doprowadziło do największego kryzysu ekonomicznego w historii PRL, który trwał przez całe lata osiemdziesiąte. Pomimo zapaści gospodarczej rosły przewozy towarowe – w 1987 roku aż o 35 procent (o 32 888 jazd), a w 1989 roku w porównaniu do 1988 roku o – również budzące respekt – 23 procent (o 18 600 jazd).

Samochody jeździły głównie do Niemiec, w dalszej kolejności do ZSRR, Francji, Holandii i Włoch. Przewozy zagranicznych firm do Polski wzrosły tylko o 12 procent (o 9 600 jazd). Udział przewoźników polskich w przewozach ogółem podniósł się z 52 w 1986 roku do 54 procent w kolejnym roku.

ZMPD obawiało się, że olbrzymi wzrost przewozów do RFN i nierównomierność (na korzyść Polski) obsługi przewozów spowoduje, że Niemcy, podobnie jak Belgowie, zażądadą rewizji liczby wydawanych zezwoleń. Zachodni sąsiad miał ogromne znaczenie dla polskiego tranzytu, który był trzykrotnie większy od przejazdów przez Polskę obcych przewoźników. W 1987 roku polskie przewozy tranzytowe wzrosły o 10 procent (o 10 234 jazdy) – tylko przez NRD wyniosły 112 tys. jazd, czyli jedną trzecią wszystkich jazd.

Polska natomiast nie była atrakcyjnym krajem tranzytowym. Przewozy samochodów obcych krajów wzrosły tylko o 8,7 procent, głównie za sprawą przewoźników radzieckich, bułgarskich, węgierskich i szwedzkich. Mniej przewozili Austriacy (ministerstwo wprowadziło dla nich podatek drogowy), zaś sery z Danii płynęły do Iranu na pokładach statków tego kraju. Tylko tranzyt przewoźników z ZSRR

wzrósł pod koniec lat osiemdziesiątych o 17 procent, ale w tym czasie Rosjanie uruchomili połączenie promowe Kłajpeda – Mukran, omijając Polskę. Przewozy wschód-zachód nie rozwinęły się ze względu na trudny wjazd do ZSRR oraz politykę podatkową Polski. Od dziesięciu lat Polska konsekwentnie opodatkowywała przejazdy tranzytowe firm francuskich, duńskich, holenderskich. W praktyce cały ruch zatrzymywał się na granicach Polski, bo MK chroniła wysokimi podatkami słabe polskie drogi przed kompletną ruiną. W ten sposób skutecznie powstrzymano także fiński tranzyt na południe Europy. Skandynawowie mogli jechać na południe Europy przez Niemcy, a z kolei tranzyt węgierski, czechosłowacki i bułgarski był nieatrakcyjny dla polskich armatorów promowych, bo otrzymywali zań ruble transferowe. Polskie linie promowe dopłacały do tranzytu 300 mln zł rocznie, ale nie można było tych strat zmniejszyć, bo wówczas wymienione kraje obciążyłyby zezwolenia dla polskich przewoźników samochodowych. Tranzyt promowy stanowił 34 procent całego tranzytu przez Polskę, a pominąwszy tranzyt radziecki, aż 62 procent.

Zahamowano z kolei polski tranzyt na południe – Czechy, Austria i Jugosławia odmówiły zwiększenia liczby zezwoleń. Austriacy nie



W Oslo przemawia Waldemar Czapski, dyrektor ZMPD (IRU)



Dwudziesty Światowy Kongres IRU we Frankfurcie (Niemcy), 1986:  
L. Tarwid,  
Sekretarz  
Generalny  
ZMPD i członek  
Prezydium IRU  
w rozmowie z żoną  
Prezydenta IRU,  
H. Schallenbergą  
(D) (IRU)

potrzebowali polskich zezwoleń, bo przewozy z ich kraju do Skandynawii obsługiwali przewoźnicy czescy i węgierscy, którzy w Polsce nie płacili za drogi, a opłaty za prom uiszczali w rublach transferowych. Czesi „zgodzili się” na sprzedaż płatnych zezwoleń, wobec czego wzrósł polski tranzyt przez ZSRR i Rumunię. Część z tych przewozów wykonano wspólnie z Sovtransavto, którego samochody ciągnęły przez ZSRR polskie naczepy. Na koniec tego okresu, w 1989 roku, polscy przewoźnicy samochodowi mogli posługiwać się następującymi dokumentami tranzytu celnego:

- karnetem TIR
- manifestem AGT
- europejskim dokumentem tranzytu celnego T-1 i SAD
- dokumentem nordyckim tranzytu celnego
- karnetem ATA
- karnetem de passage
- arabskim dokumentem tranzytu celnego

(od 4 do 7 dokumenty o drugorzędym znaczeniu)

Dekada kryzysowych lat osiemdziesiątych zamykała się także wzrostem przewozów autobusowych. Szacowano, że ilość jazd autobusowych w 1987 roku zwiększyła się w porównaniu do poprzedniego roku o 13 procent, z czego do krajów



sojalistycznych o 35 procent, a do kapitalistycznych spadła o 48 procent. Co drugi autobus przekraczał granicę z wycieczkami biur turystycznych, co dziesiąty wykonywał inne przewozy turystyczne, również co dziesiąty przewoził pracowników do pracy. Przejazdy na kolonie i inne (np. wymiana) stanowiły 29 procent przewozów. Przewozy wykonywane przez przewoźników zagranicznych spadły o 20 procent. Wyraźnie zaznaczył się brak linii regularnych, szczególnie łączących południe Polski oraz Warmię i Mazury z Niemcami. Te wahadłowe przewozy wykonywały głównie firmy zachodnie. Brakowało też miejsca na polskich promach, szczególnie w sezonie turystycznym.

Coraz poważniejszym problemem stawał się brak zezwoleń na wjazd

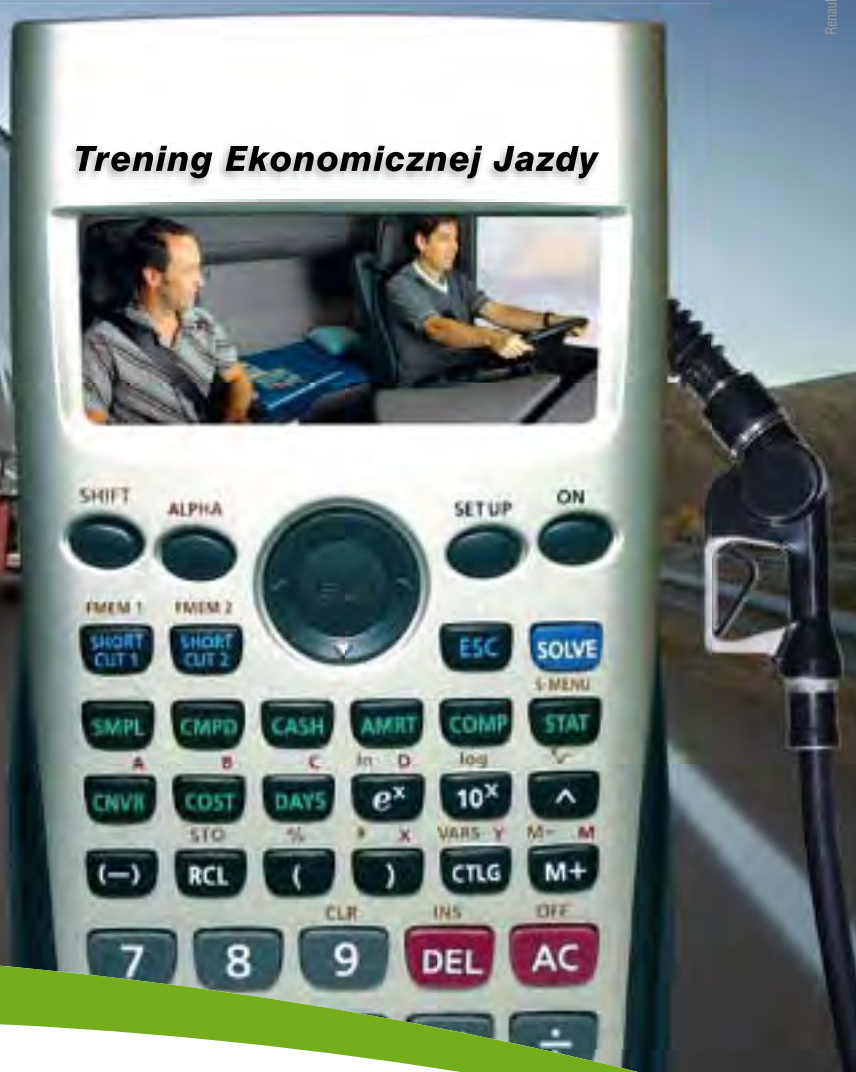
polskich ciężarówek do obcych państw, pogłębiony przez pojawienie się nowych firm przewozowych, bo od 1 stycznia 1989 roku rząd zniósł konieczność uzyskania zezwoleń na prowadzenie międzynarodowego transportu drogowego. Z powodu dużego eksportu mięsa i żywych zwierząt do Jugosławii i Rumunii kontyngenty jugosłowiańskie i rumuńskie skończyły się już w połowie 1989 roku, chociaż w tym roku z puli Zrzeszenia wykrojono dla przewoźników niezrzeszonych aż jedną trzecią zezwoleń – rok wcześniej było to tylko 10 procent. Na wzrost kontyngentów zezwoleń nie można było liczyć, bo wiosną 1990 roku Ministerstwo Transportu, Żeglugi i Łączności wprowadziło bardzo wysokie opłaty drogowe, co utrudniło negocjacje z partnerami. Nie pomogły nawet bezpośrednie kontakty z zagranicznymi zrzeszeniami przewoźników, które zarząd ZMPD, po raz pierwszy w swojej historii, nawiązał bez udziału ministerstwa. Powstało także pytanie: jak odnosić się do powiększania szeregów Zrzeszenia, aby były w nim firmy solidne, wiarygodne i o wysokich kwalifikacjach zawodowych.

**Robert Przybylski**  
Rzeczpospolita

Siedemnasty Światowy Kongres IRU w Sewilli (Hiszpania), 1980.  
Biuro sekcji I (przewozy pasażerskie):  
Tinguely (CH),  
Whittle (UK),  
Ernst (B),  
Tarnowski,  
zastępca Sekretarza  
Generalnego,  
Czapski (PL)  
i Smed (DK) (IRU)



# Obniż wydatki na paliwo



## Renault Trucks Optifuel Training

Program szkoleniowy, dzięki któremu odzyskasz kontrolę nad zużyciem paliwa w Twojej firmie

- Szkolenie teoretyczne połączone z praktyką po to aby powiększyć świadomość racjonalnej jazdy
- Optifuel Infomax: narzędzie pozwalające uczyć i oceniać kierowców

Czy wiesz, że różnica w zużyciu paliwa wynikająca ze stylu prowadzenia może sięgać 15% pomiędzy dwoma kierowcami... Znajom swoich kierowców z zasadami jazdy racjonalnej. Nie tylko zmniejszysz zużycie paliwa floty swoich pojazdów, ale także podniesiesz wydajność i konkurencyjność swojej firmy.

Przystąp już dziś do programu Optifuel Training, druk zamówienia na [www.renault-trucks.pl](http://www.renault-trucks.pl)



Pracujemy na Twój sukces.

